

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

18370 *Reial decret 1593/2010, de 26 de novembre, pel qual es modifica el Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.*

La Directiva 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2002, relativa a l'establiment d'un sistema comunitari de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim, tenia com a finalitat establir un sistema de control de la navegació marítima en l'àmbit de la Unió Europea que compatibilitzés la llibertat de navegació amb la protecció de la seguretat marítima i la preservació del medi ambient marí.

La transposició de la Directiva 2002/59/CE es va realitzar mitjançant normes de rang legal i reglamentari. La part que necessitava una norma amb rang legal es va incorporar a través de l'article 108 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social. La incorporació reglamentària es va portar a terme mitjançant el Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.

Amb data 23 d'abril de 2009 es va aprovar la Directiva 2009/17/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es modifica la Directiva 2002/59/CE, que fonamentalment pretén la implantació i la utilització dels avenços tècnics que s'han estat produint per aconseguir més eficaçment els objectius plantejats per la Directiva 2002/59/CE.

Aquesta directiva implanta la utilització del sistema comunitari d'intercanvi d'informació marítima denominat «SafeSeaNet», creat per la Comissió d'acord amb els estats membres. L'esmentat sistema comprèn una xarxa d'intercanvi de dades i una versió normalitzada de les principals dades disponibles sobre els vaixells i les seves càrregues, la qual cosa permet localitzar sense dilacions i comunicar a les administracions marítimes informació precisa i actualitzada sobre els vaixells que naveguin en aigües comunitàries.

D'altra banda, i tenint en compte els positius resultats obtinguts amb la utilització del sistema d'identificació automàtica (SIA), amplia l'obligatorietat de la seva utilització als vaixells pesquers més llargs de 15 metres.

També estableix l'obligatorietat d'utilitzar el sistema d'identificació i seguiment de llarg abast dels vaixells (LRIT), amb la finalitat d'estendre la vigilància del trànsit marítim cap a alta mar.

Els aspectes relatius als plans d'assistència a vaixells i als ports de refugi són objecte d'una redefinició; d'entrada, ja no es parla de vaixells en perill sinó, de conformitat amb les directrius de l'OMI, de vaixells necessitats d'assistència.

A més, precisa els punts fonamentals que han de contenir els plans d'acollida a vaixells necessitats d'assistència.

D'altra banda, determina l'obligació que es nomeni una autoritat, amb experiència i competència, per prendre, de manera independent i després d'una avaluació prèvia, les decisions pertinents relatives a l'acollida de vaixells en llocs de refugi.

Així mateix, prescriu que els plans d'acollida han de descriure amb precisió la cadena de presa de decisions en aquestes matèries i recopilar informació sobre els possibles llocs de refugi a la costa, de tal manera que l'autoritat disposi d'elements de judici per poder adoptar, amb fonament i rapidesa, la decisió que sigui procedent.

De la mateixa manera que la Directiva 2002/59/CE, l'actual Directiva es transposa per una norma de rang formal de llei i per Reial decret. La transposició legal de la directiva s'ha realitzat mitjançant la nova disposició addicional vint-i-cinquena de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, incorporada per l'apartat 50 de la disposició final segona de la Llei 33/2010, de 5 d'agost, de modificació de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general

que incorpora concretament a l'ordenament jurídic espanyol els preceptes següents de la Directiva 2009/17/CE: la nova lletra v) introduïda per l'article 3.c) modificat (concepte de vaixell necessitat d'assistència), els apartats 1 i 2 del nou article 20 (autoritat competent per a l'acollida de vaixells necessitats d'assistència i mesures generals que pot adoptar), l'apartat 1 i el primer paràgraf de l'apartat 2 del nou article 20 bis (elaboració de plans d'acollida dels estats membres), últim paràgraf de l'apartat 3 del nou article 20 bis (confidencialitat de la informació), segon paràgraf del nou article 20 ter (acollida de vaixells en llocs de refugi) i apartat 1 de l'article 20 quater (no exigibilitat estricta de garantia financera).

Aquest Reial decret té com a finalitat completar la incorporació a l'ordenament jurídic espanyol de la Directiva 2009/17/CE, en els aspectes, indicats en paràgrafs anteriors, la transposició dels quals no s'ha realitzat mitjançant una llei formal.

En un altre ordre de coses, des del punt de vista organitzatiu és procedent posar de manifest les funcions que en aquestes matèries atribueix a l'Agència Europea de Seguretat Marítima el Reglament CE núm. 1406/2002, de 27 de juny, concretament, el seu article 2.d), ii li encomana la tasca de desenvolupar i explotar tot el sistema d'informació que sigui necessari per aconseguir els objectius de la Directiva 2002/59/CE, amb la finalitat de facilitar la cooperació entre els estats membres i la Comissió en l'àmbit de l'esmentada Directiva.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 26 de novembre de 2010.

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.*

El Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim, queda modificat de la manera següent:

U. Els apartats 2 i 3 de l'article 2 queden redactats de la manera següent:

«2. Llevat que expressament es disposi una altra cosa i sense perjudici del que estableix la disposició addicional quarta, aquest Reial decret no és aplicable als vaixells afectes a la defensa nacional o altres vaixells de titularitat o ús públic, sempre que prestin serveis públics de caràcter no comercial.

3. Els vaixells de pesca, els vaixells històrics o d'època i les embarcacions d'esbarjo d'eslora inferior a 45 metres estan subjectes exclusivament a les normes contingudes en els articles 17 al 25, llevat que expressament es disposi una altra cosa.»

Dos. L'apartat 4 de l'article 2 queda redactat en els termes següents:

«4. Als efectes de l'aplicació de les regles de notificació i seguiment de vaixells, les provisions i l'equip a bord dels vaixells i el combustible per a ús propi en quantitats inferiors a 1.000 tones no es consideren mercaderies subjectes a les obligacions que regula aquest Reial decret.»

Tres. La frase introductòria de la lletra a) de l'article 3 se substitueix pel text següent:

«a) Instruments internacionals aplicables pertinents: els instruments següents en la seva versió actualitzada.»

Quatre. Al final de la lletra a) de l'article 3, a continuació de l'ordinal 12è, s'hi han d'afegir els ordinals següents:

«13è Resolució A.917(22) de l'OMI: la Resolució 917(22) de l'Organització Marítima Internacional titulada "Directrius relatives a la utilització en el vaixell del sistema d'identificació automàtica (SIA)" de bord, esmenada per la Resolució A.956(23) de l'OMI.

14è Resolució A.949(23) de l'OMI: la Resolució 949(23) de l'Organització Marítima Internacional titulada "Directrius relatives als llocs de refugi per als vaixells necessitats d'assistència".

15è Resolució A.950(23) de l'OMI: la Resolució 950(23) de l'Organització Marítima Internacional titulada "Serveis d'assistència marítima (MAS)".

16è Directrius de l'OMI sobre el tracte just de la tripulació en cas d'accident marítim: les directrius annexes a la Resolució LEG. 3(91) del Comitè Jurídic de l'OMI de 27 d'abril de 2006, aprovades pel Consell d'administració de l'OIT en la 296a sessió, dels dies 12 al 16 de juny de 2006.»

Cinc. La lletra l) de l'article 3 té la redacció següent:

«l) Autoritats competents: la Direcció General de la Marina Mercant i, sota la seva direcció, les capitànies marítimes i l'entitat pública empresarial Societat de Salvament i Seguretat Marítima (SASEMAR), totes integrades en l'Administració marítima.»

Sis. A l'article 3, s'afegeixen les següents lletres x), y), z) i z'

«x) "SafeSeaNet": sistema comunitari d'intercanvi d'informació marítima creat per la Comissió Europea en cooperació amb els estats membres a fi de garantir l'aplicació de la normativa comunitària.

y) "Servei regular": una sèrie de travessies efectuades entre dos o més ports, bé ajustant-se a uns horaris públics, o bé amb un grau de regularitat o freqüència que constitueixi una sèrie sistemàtica reconeixible.

z) "Vaixell pesquer": qualsevol vaixell equipat per a l'explotació comercial dels recursos aquàtics vius.

z') "LRIT": sistema d'identificació i seguiment de llarg abast de vaixells de conformitat amb la regla V/19-1 del Conveni SOLAS.»

Set. A continuació de l'article 6, s'insereixen dos nous articles 6 bis i 6 ter, amb el contingut següent:

«Article 6 bis. *Ús dels sistemes d'identificació automàtica (SIA) pels vaixells pesquers.*

Els vaixells pesquers amb una eslora total superior a 15 metres abanderats i registrats en un Estat membre de la Unió Europea, o que pesquin en aigües interiors o en el mar territorial espanyol, o desembarquin les seves captures en un port espanyol, han d'anar equipats, de conformitat amb el calendari establert a l'annex II, part I, punt 3, amb un sistema d'identificació automàtica SIA (classe A) que compleixi les normes de rendiment establertes per l'OMI.

Els vaixells pesquers equipats amb un sistema SIA l'han de mantenir en funcionament en tot moment. En circumstàncies excepcionals, el sistema pot ser desconnectat si el capità ho considera necessari per a la seguretat del vaixell.

Article 6 ter. *Ús de sistemes d'identificació i seguiment de llarg abast dels vaixells (LRIT).*

Els vaixells als quals siguin aplicables la Regla V/19-1 del Conveni SOLAS i les normes de rendiment i els requisits operatius establerts per l'OMI han de portar equipament LRIT, de conformitat amb el que disposa l'esmentada regla, sempre que facin escala en un port espanyol.»

Vuit. L'article 12 queda redactat de la manera següent:

«Article 12. *Requisits d'informació per al transport de mercaderies perilloses.*

1. En els ports espanyols no es pot presentar per al transport o carregar-se a bord d'un vaixell, amb independència de la seva mida, cap mercaderia perillosa o

contaminant, sense el lliurament previ al capità, a l'operador o a l'agent abans que les mercaderies siguin acceptades a bord, d'una declaració que contingui la informació següent:

- a) la que es detalla a l'annex I, punt 2;
- b) en el cas de les substàncies que esmenta l'annex I del Conveni Marpol, la fitxa de dades de seguretat amb les característiques fisicoquímiques dels productes entre elles, quan sigui procedent, la viscositat expressada en cSt a 50 °C i la densitat a 15 °C, així com les altres dades que, de conformitat amb la Resolució MSC. 150 (77) de l'OMI, han de constar a la fitxa de dades de seguretat;
- c) el número de telèfon d'emergència de l'expedidor o de qualsevol altra persona o organisme que tingui informació sobre les característiques fisicoquímiques dels productes i sobre les mesures que s'han d'adoptar en cas d'emergència.

2. Els vaixells procedents d'un port no comunitari que entrin en un port espanyol i que transportin mercaderies perilloses o contaminants han de disposar d'una declaració de l'expedidor que contingui la informació que exigeixen les lletres a), b) i c) a les quals es refereix l'apartat anterior.

3. És funció i responsabilitat de l'expedidor facilitar al capità, a l'operador o a l'agent la declaració esmentada i garantir que la càrrega presentada per al transport correspongui amb l'efectivament declarada de conformitat amb el que disposa l'apartat 1.»

Nou. La lletra c) de l'article 14 queda redactada en els termes següents:

«c) S'ha de transmetre sense demora a l'autoritat competent de qualsevol altre Estat membre que ho sol·liciti, utilitzant el SafeSeaNet, la informació sobre un vaixell i la càrrega perillosa o contaminant, en la mesura en què sigui estrictament necessari per raons de seguretat marítima o protecció del medi marí.»

Deu. L'article 15 queda redactat de la manera següent:

«Article 15. *Exempcions.*

1. La Direcció General de la Marina Mercant pot eximir del compliment dels requisits dels articles 4 i 13 els serveis regulars entre ports espanyols sempre que es compleixin les condicions següents:

a) Que l'empresa naviliera de què es tracti elabori i mantingui actualitzada una llista dels vaixells que efectuen el servei esmentat i la comuniqui a la capitania marítima.

b) Que l'empresa tingui preparada i a disposició de la capitania marítima, per si de cas la sol·licita, la informació que preveu l'annex I, apartats 1 o 3, segons escaigui, per a cada travessia efectuada. A aquest efecte ha d'establir un sistema intern que garanteixi en tot moment la transmissió d'aquesta informació en format electrònic i sense demora a la capitania marítima, després d'haver rebut el requeriment corresponent, de conformitat amb l'article 4.1 o amb l'article 13.3, segons escaigui.

c) Que es notifiqui al port de destí o a la capitania marítima, de conformitat amb l'article 4 o l'article 13, segons escaigui, tota diferència de tres o més hores respecte a l'hora probable d'arribada al port de destí o a l'estació de pràctics.

d) Que només es concedeixin exempcions a vaixells determinats per a un servei específic.

Als efectes del paràgraf primer d'aquest apartat, un servei es considera regular únicament si està previst prestar-lo durant almenys un mes.

Les exempcions dels requisits dels articles 4 i 13 es limiten als viatges d'una durada màxima prevista de dotze hores.

2. Quan s'exploti una línia regular entre Espanya i un altre o altres estats, dels quals almenys un sigui membre de la Unió Europea, l'Administració marítima espanyola pot sol·licitar a l'Estat o estats membres participants que s'atorguin exempcions a l'esmentat servei de línia regular.

L'Administració esmentada ha de col·laborar amb tots els estats membres que hi participin, inclosos els estats membres riberencs afectats, per a l'atorgament d'exempcions al servei de què es tracti, amb les condicions que estableix l'apartat 1 anterior.

3. La Direcció General de la Marina Mercant ha de verificar periòdicament el compliment de les condicions que estableixen els apartats 1 i 2 anteriors. Si alguna d'aquestes es deixa de complir, s'ha de retirar immediatament l'exempció a l'empresa afectada, sense perjudici de les possibles sancions que es puguin imposar a l'empresa esmentada.

4. La Direcció General de la Marina Mercant ha de remetre a la Comissió Europea una llista d'empreses i vaixells exempts en virtut del que disposa aquest article, així com les actualitzacions de la llista.»

Onze. A l'apartat 1 de l'article 16 s'afegeixen les lletres d) i e) següents:

«d) Els que no tinguin en vigor les pòlisses d'assegurança o la garantia financera, o no ho hagin notificat, o no en tinguin, segons el que disposen la normativa comunitària europea i la normativa internacional.

e) Els que, segons comuniquin els pràctics o l'Administració portuària competent, presentin aparents anomalies que puguin comprometre la seguretat de la navegació o suposar un risc per al medi ambient marí.»

Dotze. S'afegeix un nou paràgraf a l'apartat 3 de l'article 19, del tenor següent:

«A aquest efecte han de transmetre a les autoritats competents, si aquestes ho requereixen, la informació que preveu l'article 12.»

Tretze. S'afegeix un nou apartat 5 a l'article 19, amb el tenor següent:

«5. Les autoritats espanyoles, de conformitat amb l'ordenament jurídic intern, han de tenir en compte les disposicions aplicables de les directrius de l'OMI sobre el tracte just a la tripulació en el cas d'accidents marítims en aigües en les quals Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció.»

Catorze. L'article 20 té la redacció següent:

«Article 20. *Autoritat competent per a l'acollida de vaixells necessitats d'assistència.*

1. El director general de la Marina Mercant, com a autoritat competent per a la presa de decisions respecte dels vaixells necessitats d'assistència, segons convingui, pot adoptar qualsevol de les mesures contingudes a la llista, no exhaustiva, de l'annex IV, especialment en cas d'amenaça per a la seguretat marítima o per al medi ambient marí.

L'autoritat esmentada està assistida per un comitè tècnic l'assessorament del qual pot sol·licitar.

En formen part el capità marítim, el cap del districte marítim, els coordinadors d'inspecció i de seguretat marítima i qualssevol altres persones el criteri de les quals pugui ser rellevant en les decisions a adoptar, segons el criteri del director general.

Les deliberacions del comitè tenen caràcter confidencial.

2. L'autoritat que esmenta el punt 1 anterior s'ha de reunir periòdicament, i ho pot fer en qualsevol moment, amb les autoritats dels altres estats membres, amb la finalitat d'intercanviar experiències i coneixements tècnics i introduir millores en les mesures que es puguin adoptar en virtut del que disposa l'apartat 1 anterior.»

Quinze. L'article 21 té la redacció següent.

«Article 21. *Plans d'acollida de vaixells necessitats d'assistència.*

1. L'Administració marítima ha d'elaborar plans per a l'acollida de vaixells necessitats d'assistència amb la finalitat d'evitar o minimitzar els riscos que presentin els vaixells quan estiguin en aigües en les quals Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, especialment quan es vegin amenaçades la vida humana al mar i la integritat del medi ambient marí.

El director general de la Marina Mercant ha de participar en l'elaboració d'aquests plans.

2. Els plans esmentats a l'apartat 1 anterior s'han d'elaborar amb la consulta prèvia dels sectors afectats, i l'informe, que no és determinant, de Ports de l'Estat i amb fonament en les resolucions A. 949 (23) i A. 950 (23) de l'OMI. Els plans han d'incloure, com a mínim, la informació següent:

- a) Identitat dels òrgans o organismes encarregats de rebre i donar curs a les alertes,
- b) identitat de l'autoritat competent d'avaluar la situació, i prendre una decisió d'admissió o de rebuig d'un vaixell necessitat d'assistència al lloc de refugi establert;
- c) informació sobre el litoral espanyol i tots els elements que permetin efectuar una avaluació prèvia i una adopció ràpida de decisions en relació amb el lloc de refugi per a un vaixell, amb inclusió dels factors ambientals, econòmics i socials, així com de les condicions naturals;
- d) procediments d'avaluació per a l'admissió o rebuig d'un vaixell necessitat d'assistència en un lloc de refugi;
- e) mitjans i instal·lacions adequats per a assistència, salvament i lluita contra la contaminació;
- f) procediments de coordinació i decisió internacionals;
- g) procediments de garantia financera i responsabilitat establerts respecte dels vaixells acollits en un lloc de refugi.

3. L'Administració marítima espanyola ha de publicar el nom i l'adreça de contacte del director general de la Marina Mercant així com els òrgans o organismes designats per rebre i atendre les alertes.

4. L'Administració ha de notificar a les dels estats membres veïns, prèvia petició d'aquests, la informació pertinent sobre els plans d'acollida.

5. L'Administració marítima, en seguir els procediments que estableixen els plans d'acollida de vaixells necessitats d'assistència, s'ha d'ocupar que la informació pertinent es faciliti a les parts implicades en les operacions.»

Setze. L'article 22 queda redactat en els termes següents:

«Article 22. *Constitució de la garantia.*

1. En els casos en què un vaixell necessitat d'assistència sigui acollit en un lloc de refugi, la garantia financera, que si s'escau s'exigeixi, ha de ser presentada en una entitat bancària amb domicili a Espanya per l'operador, l'empresa naviliera, el salvador del vaixell, l'expedidor, el propietari o el receptor de la càrrega a favor de la Direcció General de la Marina Mercant i amb sotmetiment exprés als tribunals espanyols, i s'ha de precisar clarament que es constitueix de manera irrevocable per respondre, en qualsevol quantia, de les reclamacions d'indemnització que derivin de tots els possibles danys que puguin ser causats a persones, entitats públiques o béns de qualsevol naturalesa pel vaixell o la seva càrrega com a conseqüència d'esdeveniments catastròfics com ara incendi, explosió, avaria, incloses les avaries mecàniques o estructurals, abordatge, contaminació, disminució de l'estabilitat o varada, entre d'altres.

Així mateix ha de respondre de les despeses prèvies en les quals s'incorri per evitar o minimitzar aquest dany, així com del cost de les mesures d'extracció o remoció del vaixell o de la seva càrrega i de restauració del medi ambient costaner o marí que s'adoptin com a conseqüència del succés o bé durant el desplaçament del vaixell per entrar o sortir del lloc de refugi o la seva estada en aquest.

2. Si no és possible formalitzar immediatament la garantia, perquè es tracta d'un dia inhàbil o una hora intempestiva, l'operador, l'expedidor, el salvador l'agent o la persona en qui deleguin ha de formalitzar qualsevol altra garantia d'efectes equivalents, segons el criteri de la Direcció General de la Marina Mercant, per la quantia que correspongui d'acord amb el barem que estableix l'article 23, fins que no sigui possible prestar la garantia, moment en què s'ha de procedir a retornar-la.

Tot això, amb independència de la resta de requisits que per a la constitució de la garantia s'exigeixin en la seva normativa reguladora específica».

Disset. Els apartats 1 i 3 de l'article 24 queden redactats en els termes següents:

«1. L'autorització d'accés d'un vaixell a un lloc de refugi correspon al director general de la Marina Mercant, de conformitat amb el que estableix la disposició addicional vint-i-cinquena de la Llei 27/1992.»

«3. La capitania marítima ha de realitzar tots els actes d'instrucció que consideri necessaris per fonamentar la decisió final, incloent, si s'escau, una inspecció del vaixell. En particular, pot proposar que es condicioni l'entrada del vaixell a la ponderació del conjunt de circumstàncies que s'indiquen a la disposició transitòria segona d'aquest Reial decret.»

Divuit. L'article 25 té la redacció següent:

«Article 25. *Sistema de seguiment i informació del trànsit marítim (SafeSeaNet).*

1. El Ministeri de Foment ha d'establir sistemes de gestió de la informació marítima que garanteixin el tractament de la informació que preveu aquest Reial decret.

Els sistemes esmentats han de fer possible la utilització plena de la informació recollida i complir, en particular, les condicions que estableix l'article 14.

2. A fi de garantir un intercanvi eficaç de la informació que preveu aquest Reial decret, el Ministeri de Foment ha de procurar que els sistemes esmentats, creats per recollir, tractar i conservar la informació, es puguin interconnectar amb el SafeSeaNet, que ha d'estar operatiu permanentment i la descripció i els principis bàsics del qual es recullen a l'annex III.

3. Sense perjudici del que disposa l'apartat 2 anterior, quan es tracti d'actuacions en l'àmbit d'acords intracomunitaris o en el marc d'acords regionals o projectes transfronterers, interregionals o transnacionals dins de la Unió Europea, el Ministeri de Foment s'ha d'assegurar que els sistemes o les xarxes i informació que s'estableixin compleixin els requisits d'aquest Reial decret i siguin compatibles i estiguin interconnectats amb el sistema comunitari d'intercanvi d'informació marítima SafeSeaNet.»

Dinou. A continuació de l'article 25, s'insereix un nou article 25 bis, amb el contingut següent:

«Article 25 bis. *Informació a les parts interessades.*

1. L'estació costanera espanyola corresponent ha de transmetre, quan calgui, avisos per ràdio que es puguin escoltar en els sectors potencialment afectats per qualsevol incident o accident notificat de conformitat amb el que disposa l'article 17.1 i informar de la presència de qualsevol vaixell que constitueixi una amenaça a la seguretat marítima i de la vida humana al mar o al medi ambient.

2. Les autoritats competents que hagin rebut informació notificada amb base en els articles 13 i 17 han de facilitar en tot moment aquesta informació, amb la sol·licitud

prèvia i per raons de seguretat marítima o de prevenció de la contaminació marina, a l'autoritat competent de qualsevol altre Estat membre de la Unió Europea.

3. Quan les autoritats esmentades hagin estat informades, d'acord amb el que estableix aquest Reial decret o per qualsevol altre procediment, de fets que generin o incrementin el risc en zones marítimes i costaneres d'un altre Estat membre, han d'adoptar les mesures pertinents per informar-ne l'Estat afectat i per consultar-li sobre les actuacions previstes.

Arribat el cas, les autoritats competents espanyoles en cooperació amb les d'altres estats membres han d'adoptar les modalitats d'una intervenció comuna.»

Vint. La disposició addicional primera té la redacció següent:

«Disposició addicional primera. *Confidencialitat de la informació.*

L'Administració marítima i, si s'escau, l'Administració portuària competent, de conformitat amb la normativa interna espanyola o comunitària europea han d'adoptar les mesures necessàries per assegurar la confidencialitat de la informació que els sigui transmesa en aplicació d'aquest Reial decret i l'han d'utilitzar exclusivament complint el que estableix la disposició addicional vint-i-cinquena de la Llei 27/1992.»

Vint-i-un. La disposició transitòria única passa a ser disposició transitòria primera.

Vint-i-dos. S'incorpora una nova disposició transitòria segona, amb la redacció següent:

«Disposició transitòria segona. *Circumstàncies per a l'acollida de vaixells en llocs de refugi.*

Fins que no s'elaborin els plans d'acollida, la Direcció General de la Marina Mercant, amb la finalitat de valorar si és procedent l'acollida d'un vaixell necessitat d'assistència en un lloc de refugi, ha d'avaluar les circumstàncies que concorrin en cada cas tenint en compte els elements de judici següents:

- a) Navegabilitat del vaixell, en particular: flotabilitat, estabilitat, disponibilitat de mitjans de propulsió i de producció d'energia i capacitat d'atracada.
- b) Naturalesa i estat de la càrrega, provisions i combustible i, en particular, mercaderies perilloses.
- c) Distància i temps estimat de navegació fins a un lloc de refugi.
- d) Presència o absència del capità en el vaixell i col·laboració en el sinistre de tota la dotació amb les autoritats competents.
- e) Nombre dels altres tripulants o altres persones que estan a bord en funcions d'auxili o per qualsevol altre motiu i una avaluació dels factors humans, inclosa la fatiga.
- f) Si el vaixell està assegurat o no, inclosa la responsabilitat civil. Si ho està, identificació de l'assegurador, i els límits de responsabilitat aplicables si n'hi ha.
- g) Renúncia al benefici de limitació o exoneració de responsabilitat per part de qui ho invoqui per al cas d'acceptació del refugi.
- h) Conformitat del capità, operador o de l'empresa naviliera amb les propostes de l'Administració marítima sobre continuar la travessia o dirigir-se a un lloc de refugi.
- i) Conformitat i justificació tècnica de la societat de classificació emissora del certificat de classe corresponent, així com dels salvadors, si n'hi ha, pel que fa a continuar la travessia o dirigir-se a un lloc de refugi.
- j) Prestació de la garantia financera que, si s'escau, s'hagi exigit o compliment de les mesures provisionals sobre aquest punt.
- k) Contractes de salvament subscrits pel capità, operador o empresa naviliera.
- l) Informació sobre les intencions del capità o l'empresa que hagi de prestar el salvament, o de tots dos.
- m) Designació d'un representant de l'empresa naviliera a Espanya amb acceptació del seu domicili per a notificacions.»

Vint-i-tres. La lletra L del punt 4 de l'annex I queda redactada de la manera següent:

«L. Altra informació:

Característiques i quantitat estimada de combustible per als vaixells d'arqueig brut igual o superior a 1.000 tones.
Condicions de navegació.»

Vint-i-quatre. S'afegeix un nou apartat 3 al punt I de l'annex II, del tenor següent:

«3. Vaixells pesquers.

Els vaixells pesquers d'eslora total superior a 15 metres han de portar l'equip que preveu l'article 6 bis d'acord amb el calendari següent:

Vaixells pesquers d'eslora total igual o superior a 24 metres i inferior a 45 metres, com a màxim el 31 de maig de 2012,
vaixells pesquers d'eslora total igual o superior a 18 metres i inferior a 24 metres, com a màxim el 31 de maig de 2013,
vaixells pesquers d'eslora total igual o superior a 15 metres i inferior a 18 metres, com a màxim el 31 de maig de 2014.

Els vaixells pesquers de nova construcció amb una eslora superior a 15 metres estan sotmesos al requisit de portar l'equip que preveu l'article 6 bis a partir del 30 de novembre de 2010.»

Vint-i-cinc. L'annex III se substitueix pel que s'insereix a continuació d'aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior en el que s'oposin, contravinguin el que disposa aquest Reial decret o hi resultin incompatibles.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Facultat de desplegament.*

S'habilita el ministre de Foment per dictar totes les disposicions complementàries que siguin necessàries per al desplegament i el millor compliment d'aquest Reial decret.

Disposició final tercera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al nostre ordenament intern, en els aspectes que no necessiten transposició mitjançant llei, la Directiva 2009/17/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, per la qual es modifica la Directiva 2002/59/CE relativa a un sistema comunitari de seguiment i informació sobre el trànsit marítim.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el dia 30 de novembre de 2010.

Madrid, 26 de novembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

«ANNEX III

Missatges electrònics i SafeSeaNet

1. *Concepte i organització*

El sistema comunitari d'intercanvi d'informació marítima, SafeSeaNet, ha de permetre la recepció, l'emmagatzematge, la recuperació i l'intercanvi d'informació per a la seguretat marítima, la protecció portuària i marítima, la protecció del medi marí i l'eficàcia del trànsit i del transport marítims.

SafeSeaNet és un sistema especialitzat creat per facilitar l'intercanvi d'informació en format electrònic entre els estats membres i per proporcionar a la Comissió la informació pertinent segons la normativa comunitària. Es compon d'una xarxa de sistemes nacionals SafeSeaNet que es troben en els estats membres i un SafeSeaNet central que actua de punt nodal.

La xarxa SafeSeaNet vincula tots els sistemes nacionals de SafeSeaNet i inclou el sistema SafeSeaNet central.

2. *Gestió, funcionament, desenvolupament i manteniment de SafeSeaNet*

2.1 Responsabilitats.

2.1.1 Sistemes nacionals de SafeSeaNet: l'Administració marítima ha d'establir i mantenir un sistema nacional de SafeSeaNet que permeti l'intercanvi d'informació marítima entre usuaris autoritzats sota la responsabilitat del Ministeri de Foment, que és l'Autoritat nacional competent d'Espanya (ANC).

L'ANC és responsable de la gestió del sistema nacional, que inclou la coordinació d'usuaris i subministradors de dades a nivell nacional, així com de garantir que es designin UN LOCOCODES i que s'estableixi i es mantingui la infraestructura informàtica necessària i els procediments descrits en el «document de control de la interfície i de les funcionalitats» al qual es fa referència en el punt 2.3.

El sistema nacional SafeSeaNet permet la interconnexió d'usuaris, autoritzats sota la responsabilitat de l'ANC, i pot ser accessible per als participants en el transport marítim identificats (naviliers, agents, capitans, operadors i altres) sempre que tinguin l'autorització de l'ANC, en particular per facilitar la presentació d'informes per via electrònica de conformitat amb la normativa comunitària.

El sistema nacional SafeSeaNet també permet la interconnexió amb el «Sistema d'informació i vigilància integrat per al coneixement de l'entorn marítim» de l'Armada, amb l'objectiu de facilitar el compliment del que estableix el punt 3 de la disposició addicional cinquena de la Llei 17 de 1992, de ports de l'Estat i marina mercant, relatiu a la comunicació per part de la Direcció General de la Marina Mercant a l'Armada de les posicions geogràfiques dels vaixells mercants espanyols en navegació.

2.1.2 Sistema central SafeSeaNet: la Comissió Europea és responsable de la gestió i el desenvolupament a nivell de política del sistema central SafeSeaNet i de la supervisió del sistema SafeSeaNet, en cooperació amb els estats membres. L'Agència Europea de Seguretat Marítima, en cooperació amb els estats membres i la Comissió, és responsable de l'aplicació tècnica, de conformitat amb el Reglament (CE) núm. 1406/2002 del Parlament Europeu i del Consell.

El sistema SafeSeaNet Central, que actua com node, ha d'interconnectar tots els sistemes nacionals SafeSeaNet i establir la infraestructura informàtica necessària i els procediments tal com es descriuen en el "Document de control de la interfície i de les funcionalitats" a què fa referència l'apartat 2.3.

2.2 Principis de gestió.—La Comissió Europea ha de crear un grup de gestió d'alt nivell, compost per representants dels estats membres i de la Comissió Europea, que ha d'adoptar el seu reglament intern i que ha de tenir les funcions següents:

Formular recomanacions per millorar l'eficàcia i la seguretat de SafeSeaNet,

facilitar orientacions adequades per a desenvolupament de SafeSeaNet, assistir a la Comissió en l'avaluació del rendiment de SafeSeaNet, aprovar el «document de control de la interfície i de les funcionalitats» a què es fa referència a l'apartat 2.3 i les seves futures modificacions.

2.3 Document de control de la interfície i de les funcionalitats i documentació tècnica de SafeSeaNet.—La Comissió Europea ha de desenvolupar i mantenir actualitzat, en estreta cooperació amb els estats membres, un document de control de la interfície i de les funcionalitats (IFCD).

Aquest document ha de descriure detalladament els requisits de rendiment i els procediments aplicables als elements nacionals i centrals del SafeSeaNet amb la finalitat de garantir el compliment de la normativa comunitària aplicable.

L'IFCD ha d'incloure regles sobre els aspectes següents:

Orientacions en matèria de drets d'accés per a la gestió de la qualitat de les dades, especificacions en matèria de seguretat de la transmissió i d'intercanvi de dades, arxiu de la informació a nivell nacional i central.

L'esmentat IFCD ha d'indicar els mitjans d'emmagatzematge i disponibilitat de la informació sobre productes perillosos i contaminants relatius als serveis regulars per als quals s'ha atorgat una exempció de conformitat amb l'article 15 d'aquest Reial decret.

L'Agència Europea de Seguretat Marítima, en cooperació amb els estats membres, ha d'elaborar la documentació tècnica relativa al SafeSeaNet, com ara les regles sobre el format de l'intercanvi de dades, els manuals per als usuaris i les especificacions de seguretat de la xarxa.

3. *Intercanvi de dades a través de SafeSeaNet*

El sistema ha d'utilitzar normes de la indústria i tenir la capacitat d'interactuar amb els sistemes públics i privats utilitzats per crear, facilitar o rebre informació en el marc del SafeSeaNet.

La Comissió Europea i els estats membres han de cooperar per examinar la viabilitat i el desenvolupament de funcionalitats que, en la mesura que sigui possible, garanteixin que els subministradors de dades, inclosos capitans, naviliers, agents, operadors, carregadors i les autoritats competents, hagin de transmetre la informació una sola vegada. Els estats membres s'han d'assegurar que la informació transmesa sigui accessible per ser utilitzada en tots els sistemes d'informació, notificació i d'informació i gestió del trànsit marítim (VTMIS) pertinents.

Els missatges electrònics intercanviats de conformitat amb aquest Reial decret i la normativa comunitària corresponent s'han de distribuir a través de SafeSeaNet. Per a això, els estats membres han de desenvolupar i mantenir les interfícies necessàries per a la transmissió de dades per via electrònica a SafeSeaNet.

Quan la normativa internacional admeti el flux de la informació LRIT relativa a vaixells de tercers països, les xarxes SafeSeaNet s'han d'utilitzar per distribuir entre els estats membres, amb un nivell de seguretat adequat, la informació LRIT rebuda de conformitat amb l'article 6 ter d'aquest Reial decret.

4. *Seguretat i drets d'accés*

El sistema espanyol de SafeSeaNet ha de complir els requisits d'aquest Reial decret relatius a la confidencialitat de la informació així com els principis de seguretat i les especificacions descrites a l'IFCD respecte als drets d'accés.

L'Administració marítima ha d'identificar tots els usuaris als quals, de conformitat amb l'IFCD, hagi d'atribuir algun tipus de funcions i/o el dret d'accés.»