

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 al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de Conciliación,

Considerando lo siguiente:

(1) Gracias a la adopción de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, la Unión Europea dispone de instrumentos suplementarios para prevenir las situaciones que suponen una amenaza para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

(2) Puesto que la presente Directiva se refiere a la modificación de la Directiva 2002/59/CE, la mayoría de las obligaciones que contiene no serán aplicables a los Estados miembros que carecen de costas y puertos de mar. En consecuencia, las únicas obligaciones que se apliquen a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia serán las relativas a los buques abanderados de esos Estados miembros, sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de cooperar con objeto de garantizar la continuidad entre los servicios marítimos y los otros servicios modales de gestión del tráfico, en particular los de información fluvial.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 533), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 184 E de 22.7.2008, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

(3) En virtud de dicha Directiva, los Estados miembros que sean Estados costeros han de tener la posibilidad de intercambiar la información que recogen durante las misiones de seguimiento del tráfico marítimo que realizan en las zonas de su competencia. El sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet», creado por la Comisión con el acuerdo de los Estados miembros, comprende, por una parte, una red de intercambio de datos y, por otra, una versión normalizada de los principales datos disponibles sobre los buques y sus cargas (preavisos de llegada y notificaciones). De este modo, permite localizar en la fuente y comunicar a las autoridades competentes información precisa y actualizada sobre los buques que navegan en aguas europeas, sus movimientos y sus cargas peligrosas o contaminantes, así como sobre los sucesos marítimos.

(4) En este contexto, a fin de garantizar el pleno aprovechamiento de la información recopilada, es esencial que las infraestructuras necesarias para la recogida y el intercambio de los datos previstos en la presente Directiva, establecidas por las administraciones nacionales, queden integradas en el SafeSeaNet.

(5) Entre los datos notificados e intercambiados en virtud de la Directiva 2002/59/CE, revisten especial importancia los referentes a las características precisas de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas por vía marítima. En este marco, habida cuenta de los recientes accidentes marítimos, es preciso facilitar a las autoridades costeras el acceso a la información sobre las características de los hidrocarburos transportados por mar, pues se trata de un elemento esencial para elegir las técnicas de control más adecuadas, así como ofrecerles contacto directo con los operadores que mejor conozcan los productos transportados.

(6) Los sistemas de identificación automática de buques (AIS – Automatic Identification System) que menciona el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1 de noviembre de 1974, permiten no solo mejorar las posibilidades de controlar a esos buques, sino sobre todo hacerlos más seguros en situaciones de navegación próxima. Por eso se han integrado en las disposiciones de la Directiva 2002/59/CE. Si se considera el elevado número de abordajes en los que se ven implicados buques pesqueros que, claramente, no han sido vistos por buques mercantes, o que no han visto a los buques mercantes que navegaban en su proximidad, es muy de desear ampliar dicha medida para incluir a los buques

pesqueros de eslora superior a 15 metros. En el marco del Fondo Europeo de Pesca se podrían conceder ayudas para la instalación de equipos de seguridad como el AIS a bordo de los pesqueros. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha reconocido que la publicación con fines comerciales, en Internet u otros medios, de los datos AIS transmitidos por los buques podría ser perjudicial para la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias, y ha pedido a los Gobiernos miembros de la OMI que, a reserva de lo dispuesto en sus legislaciones nacionales, disuadan de tales prácticas a todos aquellos que facilitan los datos AIS a terceros para su publicación en Internet u otros medios. Asimismo debe garantizarse la confidencialidad de la información enviada a los Estados miembros en virtud de la presente Directiva y los Estados miembros deben utilizar dicha información cumpliendo con lo dispuesto en la misma.

- (7) La obligación de equipamiento con AIS, debe interpretarse en el sentido de que el AIS debe funcionar en permanencia, excepto cuando normas o criterios internacionales protejan la información sobre navegación.
- (8) Todo Estado miembro que lo solicite debe estar autorizado a recabar información de otro Estado miembro acerca de un buque determinado y la carga peligrosa o contaminante que transporte. Dicha información debe estar disponible a través del SafeSeaNet y debe solicitarse exclusivamente por razones de seguridad marítima, protección marítima o protección del medio marino. Por consiguiente, resulta esencial que la Comisión examine los posibles problemas de seguridad de las redes y de la información.
- (9) La Directiva 2002/59/CE establece que los Estados miembros han de adoptar medidas específicas en relación con los buques cuyo comportamiento o estado puedan entrañar riesgos. A este respecto, parece conveniente añadir a la lista de estos buques aquellos que no presenten una cobertura de seguro o unas garantías financieras satisfactorias o que, según las advertencias de los prácticos o las autoridades portuarias, adolezcan de claras anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente.
- (10) De acuerdo con la Directiva 2002/59/CE, parece necesario en relación con los riesgos que entrañan las condiciones climáticas excepcionalmente desfavorables, tomar en consideración el peligro que puede suponer para la navegación la formación de hielo. Así, cuando una autoridad competente designada por un Estado miembro considere, basándose en las previsiones sobre el estado del hielo proporcionadas por un servicio de información meteorológica cualificado, que las condiciones de navegación suponen un riesgo grave para la seguridad de la vida humana o un riesgo grave de contaminación, procede que dicha autoridad advierta de ello a los capitanes de los buques que naveguen en la zona de su competen-

cia o que tengan intención de entrar o salir del puerto o los puertos situados en tal zona. Es preciso que la citada autoridad pueda tomar cuantas medidas sean oportunas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente. Los Estados miembros deben tener también la posibilidad de comprobar si la documentación oficial a bordo demuestra fehacientemente que el buque cumple los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate.

- (11) La Directiva 2002/59/CE prevé la elaboración por parte de los Estados miembros de planes para albergar, cuando así lo exija la situación, buques en peligro en sus puertos o en cualquier otro lugar protegido en las mejores condiciones posibles, con el fin de limitar las consecuencias de los accidentes marítimos. No obstante, habida cuenta de que las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia anejas a la Resolución A.949(23) de la Organización Marítima Internacional de 13 de diciembre de 2003 [«Resolución A.949(23) de la OMI»], fueron adoptadas después de la aprobación de la Directiva 2002/59/CE y se refieren a buques necesitados de asistencia, más que a buques en peligro, conviene modificar en consecuencia dicha Directiva. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de las normas aplicables a las operaciones de rescate, en particular, las normas del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, en la medida en que estén en peligro vidas humanas.
- (12) Para proveer en caso de buques necesitados de asistencia, como contempla la Resolución A.949(23) de la OMI, deben designarse una o varias autoridades competentes para que tomen decisiones con objeto de reducir al mínimo los riesgos para la seguridad marítima, para la seguridad de la vida humana y del medio ambiente.
- (13) Sobre la base de la Resolución A.949(23) de la OMI y del trabajo realizado conjuntamente por la Comisión, la Agencia Europea de Seguridad Marítima («la Agencia») y los Estados miembros, es necesario precisar las disposiciones esenciales que deben recogerse en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia para así garantizar una aplicación armonizada y eficaz de esta medida y aclarar el alcance de las obligaciones impuestas a los Estados miembros.
- (14) La Resolución A.949(23) de la OMI ha de constituir la base de todos los planes que preparen los Estados miembros para responder de forma eficaz a las amenazas planteadas por los buques necesitados de asistencia. No obstante, al evaluar los riesgos asociados a esas amenazas, los Estados miembros podrán, teniendo en cuenta sus circunstancias especiales, tomar en consideración otros factores, como, por ejemplo, el uso de agua de mar para la producción de agua potable o para la generación de electricidad.

- (15) Se ha reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. En beneficio de una mayor seguridad marítima la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo. Deben respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.
- (16) Cuando un buque se encuentre necesitado de asistencia, se podrá tener que adoptar una decisión relativa a la acogida de ese buque en un lugar de refugio. Esto resulta particularmente importante en situaciones que puedan causar un naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación. En estos casos es necesario que se tenga la posibilidad de recurrir a una autoridad un Estado miembro, según la estructura interna del Estado miembro, que tenga la experiencia requerida y las competencias para tomar las decisiones necesarias respecto a la acogida de un buque en un lugar de refugio. Resulta también importante que la decisión se tome tras una evaluación previa de la situación, basándose en la información recogida en el plan aplicable relativo a la acogida de buques en lugares de refugio. Es oportuno que esa autoridad competente tenga un carácter permanente.
- (17) Los planes de acogida de buques necesitados de asistencia deben describir con precisión la cadena de toma de decisiones sobre la alerta y el manejo de las situaciones en cuestión. Deben especificarse claramente las responsabilidades de las autoridades competentes, así como los medios de comunicación entre las partes interesadas. Los procedimientos aplicables han de garantizar que pueda adoptarse rápidamente una decisión apropiada, basada en un peritaje marítimo específico y en la información adecuada de la que disponga la autoridad competente.
- (18) Los puertos que acojan a un buque deben estar seguros de recibir una pronta indemnización por los costes y los daños que puedan derivarse de esa operación. Para ello es importante que se apliquen los convenios internacionales pertinentes. Los Estados miembros deben tratar de establecer un marco jurídico según el cual, podrían, en circunstancias excepcionales y de conformidad con la legislación comunitaria, asumir la indemnización de los costes y los perjuicios económicos que haya sufrido un puerto u otra entidad como consecuencia de la acogida de un buque. Además, la Comisión debe examinar los mecanismos existentes en materia de indemnización por los perjuicios que haya podido sufrir un puerto u otra entidad y, sobre la base de dicho examen, debe presentar y evaluar diferentes políticas.
- (19) También es conveniente que los Estados miembros, al elaborar los planes, recopilen información de los posibles lugares de refugio del litoral para que así, en caso de accidente o incidente en el mar, la autoridad competente determine clara y rápidamente las zonas más adecuadas para acoger a los buques necesitados de asistencia. Esta información pertinente debe contener una descripción de determinadas características de los lugares de que se trate y de los equipos e instalaciones disponibles para facilitar la acogida de los buques necesitados de asistencia o en lucha contra las consecuencias de un accidente o de un vertido contaminante.
- (20) Es importante proceder a la debida publicación de la lista de las autoridades competentes que han de tomar la decisión de acoger a un buque en un lugar de refugio, así como la de las autoridades responsables de recibir y dar curso a las alertas. También puede ser de utilidad que las partes que intervengan en una operación de asistencia marítima, incluidas las compañías de asistencia y remolque y las autoridades de los Estados miembros vecinos que puedan verse afectados por situaciones de peligro en el mar, puedan acceder a la información pertinente.
- (21) La ausencia de garantías financieras no exime al Estado miembro de la obligación de realizar una evaluación previa y decidir si acepta al buque en un lugar de refugio. Aunque las autoridades competentes pueden comprobar si el buque está cubierto por un seguro u otro tipo efectivo de garantía financiera que permita una indemnización adecuada de los costes y daños derivados de su acogida en un lugar de refugio, la solicitud de esa información no debe retrasar la operación de salvamento.
- (22) La función específica de las medidas de seguimiento y organización del tráfico marítimo consiste en proporcionar a los Estados miembros un conocimiento real de los buques que navegan en las aguas sometidas a su jurisdicción, haciendo posible una mayor prevención de los posibles riesgos cuando sea necesario. En este marco, el intercambio de información permite mejorar la calidad de la información recogida y facilita su tratamiento.
- (23) De conformidad con la Directiva 2002/59/CE, los Estados miembros y la Comisión han logrado grandes avances en materia de armonización del intercambio de datos por vía electrónica, especialmente en lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas o contaminantes. Es conveniente que el SafeSeaNet, que viene desarrollándose desde 2002, se convierta en la red de referencia a escala comunitaria. SafeSeaNet debe tener como objetivo la disminución de las cargas administrativas y los costes para el sector y para los Estados miembros. También debe tener como objetivo facilitar la aplicación uniforme, cuando proceda, de las normas internacionales en materia de informes y notificación.

- (24) Los progresos realizados en el ámbito de las nuevas tecnologías, en particular sus aplicaciones espaciales como, por ejemplo, los dispositivos de seguimiento de los buques mediante balizas, los sistemas de imagen o el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), permiten hoy en día extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar, lo cual garantiza una mayor cobertura de las aguas europeas, entre otros, mediante el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT). Para garantizar la plena integración de estos instrumentos en el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo establecido por la Directiva 2002/59/CE, es necesario que estas actividades sean objeto de plena cooperación comunitaria.
- (25) A fin de permitir ahorrar costes y evitar la instalación innecesaria de equipos a bordo de buques que naveguen en zonas marítimas cubiertas por las estaciones de base fija del AIS, los Estados miembros y la Comisión deben cooperar para establecer los requisitos para la instalación de equipos para transmitir información del LRIT y deben presentar a la OMI las medidas oportunas.
- (26) La publicación de los datos AIS y LRIT transmitidos por los buques no debe entrañar un peligro para la seguridad o la protección marítima o la protección del medio ambiente.
- (27) Con objeto de garantizar una utilización óptima y armonizada a escala comunitaria de la información recogida en virtud de la Directiva 2002/59/CE sobre seguridad marítima, la Comisión habrá de estar en condiciones, cuando proceda, de tratar, utilizar y difundir estos datos entre las autoridades designadas por los Estados miembros.
- (28) En este contexto, el desarrollo del sistema «Equasis» ha demostrado que es preciso concienciar de la importancia de la seguridad marítima a los interesados, y especialmente a los operadores del transporte marítimo. La Comisión ha de contribuir, sobre todo a través de este sistema, a la difusión de toda información relativa a la seguridad marítima.
- (29) El Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) ⁽¹⁾, centraliza las tareas de los comités creados en el marco de la normativa comunitaria pertinente sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación por los buques y protección de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques. Es oportuno por tanto sustituir el comité actual por el COSS.
- (30) Es conveniente asimismo tomar en consideración las modificaciones de los instrumentos internacionales contemplados.
- (31) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben 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 ⁽²⁾.
- (32) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la Directiva 2002/59/CE a fin de aplicar modificaciones futuras a los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones que le afecten. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de esa Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (33) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima ⁽³⁾, la Agencia presta a la Comisión y los Estados miembros la asistencia necesaria para la aplicación de la Directiva 2002/59/CE.
- (34) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽⁴⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.
- (35) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2002/59/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones

La Directiva 2002/59/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2, apartado 2, se modifica como sigue:

a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Salvo disposición contraria, la presente Directiva no se aplicará a»;

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

- «c) a las cisternas de los buques de arqueo bruto inferior a 1 000 toneladas y las provisiones y el equipo de los buques para su utilización a bordo de todos los buques.»

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra a) se modifica como sigue:

- i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Instrumentos internacionales pertinentes»: los instrumentos siguientes, en su versión actualizada,»

ii) se añaden los siguientes guiones:

«— “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,

«— 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”,

«— Resolución A.950(23) de la OMI”, la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”,

«— 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 296ª sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006.»;

b) la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

- «k) “autoridades competentes”: las autoridades y organizaciones designadas por los Estados miembros para el desempeño de las funciones derivadas de la presente Directiva;»;

c) se añaden las siguientes letras:

- «s) “SafeSeaNet”, sistema comunitario de intercambio de información marítima creado por la Comisión en cooperación con los Estados miembros a fin de garantizar la aplicación de la normativa comunitaria;

- t) “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;

- u) “buque pesquero”, cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos acuáticos vivos;

- v) “buque necesitado de asistencia”, un buque en una situación que pueda causar su naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación, esto se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio SAR sobre el rescate de personas;

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

3) Se insertan los siguientes artículos:

«Artículo 6 bis

Uso de los sistemas de identificación automática (AIS) por los buques pesqueros

Todo buque pesquero de una eslora total superior a 15 metros que esté abanderado en un Estado miembro y matriculado en la Comunidad, o que faene en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro, o desembarque su captura en el puerto de un Estado miembro, deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, punto 3, con un sistema de identificación automática AIS (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

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

Artículo 6 ter

Uso de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)

1. 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, llevará equipamiento LRIT, de conformidad con dicha Regla cuando entren en un puerto de un Estado miembro.

Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer los requisitos relativos a la instalación de equipos para transmitir información LRIT a bordo de los buques que naveguen en zonas cubiertas por estaciones de base fija del AIS de los Estados miembros, y presentará a la OMI las medidas oportunas.

2. La Comisión y los Estados miembros cooperarán con el fin de establecer un Centro Europeo de Datos LRIT encargado de procesar la información sobre la identificación y el seguimiento de largo alcance.».

4) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas

1. No podrá presentarse ninguna mercancía peligrosa o contaminante para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia del tamaño del buque, en un puerto de un Estado miembro sin la entrega al capitán o al operador, antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

- a) la información enumerada 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) 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 urgencia.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto de un Estado miembro, y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, deben estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en virtud del apartado 1, letras a), b) y c) del presente artículo.

3. Será competencia y 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 párrafo 1.».

5) El artículo 14, apartado 2, letra c), se sustituye por el texto siguiente:

«c) los Estados miembros, previa petición, utilizando el SafeSeaNet y en la medida en que sea estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o protección del medio ambiente marino, deben poder transmitir información sobre el buque y la carga peligrosa o

contaminante a bordo, a las autoridades nacionales o locales competentes de otro Estado miembro sin demora.».

6) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Exenciones

1. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de los requisitos de los artículos 4 y 13 a los servicios regulares efectuados entre puertos situados en su territorio cuando se hayan cumplido las condiciones siguientes:

- a) que la compañía que realice esos servicios regulares elabore y mantenga actualizada una lista de los buques que usa para este servicio y la transmita a la autoridad competente;
- b) que respecto de cada travesía efectuada, la información contemplada en el anexo I, partes 1 o 3 según convenga, se mantenga a disposición de la autoridad competente a petición de esta. La compañía deberá establecer un sistema interno que garantice las 24 horas del día la transmisión de estas informaciones en formato electrónico y sin demora, tras haber recibido la solicitud correspondiente, a la autoridad competente, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, o con el artículo 13, apartado 4, según convenga;
- c) que se notifique al puerto de destino o a la autoridad competente, de conformidad con el artículo 4 o el artículo 13, según convenga, toda diferencia de tres horas o más con respecto a la hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación del práctico;
- d) que solamente se concedan exenciones a buques determinados para un servicio específico.

A los efectos del párrafo primero, un servicio solamente se considerará regular si está previsto prestarlo durante un mes como mínimo.

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

2. Cuando dos o más Estados, de los que por lo menos uno 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, incluidos los Estados miembros ribereños afectados, 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 establecidas en los apartados 1 y 2. Si alguna de ellas dejara de cumplirse, retirarán inmediatamente el beneficio de la exención a la compañía interesada.
4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión una lista de compañías y buques exentos en virtud del presente artículo, así como toda actualización de dicha lista.»
- 7) En el artículo 16, apartado 1, se añaden las siguientes letras:
- «d) los buques que no hayan notificado los certificados de seguro o de garantía financiera o carezcan de ellos, con arreglo a la legislación comunitaria y a la normativa internacional;
- e) los buques que, según las advertencias de los prácticos o las autoridades portuarias, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente.»
- 8) Se inserta el artículo siguiente:
- «Artículo 18 bis
- Medidas en caso de riesgos debidos al hielo**
1. Cuando las autoridades competentes consideren que, debido al estado del hielo, existe un riesgo grave para la seguridad de la vida humana en el mar o para la protección de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados:
- a) facilitarán a los capitanes de los buques que se encuentren en las zonas de su competencia o deseen entrar o salir de uno de sus puertos la debida información sobre el estado del hielo, las rutas recomendadas y los servicios de rompehielos existentes en la zona de su competencia;
- b) podrán solicitar, sin perjuicio del deber de asistencia a los buques necesitados de asistencia y demás obligaciones derivadas de la normativa internacional aplicable, que los buques que se encuentren en las zonas en cuestión y deseen entrar o salir de un puerto o una terminal, o salir de un fondeadero, cumplan los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate.
2. Las medidas adoptadas en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 se basarán, en lo que respecta a los datos sobre el estado del hielo, en los pronósticos acerca de la situación del hielo y las condiciones meteorológicas facilitados por un servicio cualificado de información meteorológica reconocido por el Estado miembro.»
- 9) El artículo 19 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 2 se añade el párrafo siguiente:
- «A tal fin, transmitirán a las autoridades nacionales competentes, si estas así lo solicitan, la información contemplada en el artículo 12.»;
- b) se añade el siguiente apartado:
- «4. De conformidad con su Derecho nacional, los Estados miembros tendrán en cuenta las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo en aguas de su jurisdicción.»
- 10) El artículo 20 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 20
- Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia**
1. Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes que posean la experiencia necesaria y la competencia para poder tomar, en el momento de las operaciones, decisiones independientes por su propia iniciativa respecto de la acogida de buques necesitados de asistencia.
2. La autoridad o autoridades a que hace referencia el apartado 1 podrán, según convenga, y en particular en caso de amenaza para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, adoptar cualquiera de las medidas incluidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV.
3. La autoridad o autoridades a que hace referencia el apartado 1 se reunirán periódicamente para intercambiar experiencias y conocimientos especializados y mejorar las medidas adoptadas en virtud del presente artículo. Podrán reunirse en cualquier momento, debido a circunstancias particulares.»

11) Se añaden los artículos siguientes:

«Artículo 20 bis

Planes de acogida de buques necesitados de asistencia

1. Los Estados miembros elaborarán planes para la acogida de buques con el fin de responder a los riesgos que entrañen los buques necesitados de asistencia que se encuentren en aguas de su jurisdicción, incluidas, en su caso, las amenazas para la vida humana y el medio ambiente. La autoridad o autoridades mencionadas en el artículo 20 participarán en la elaboración y realización de dichos planes.

2. Los planes contemplados en el apartado 1 se elaborarán previa consulta a las partes interesadas y sobre la base de las Resoluciones A.949(23) y A.950(23) de la OMI, e incluirán como mínimo la siguiente información:

- a) identidad de la autoridad o de las autoridades encargadas 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 del Estado miembro y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una toma rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales y 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. Los Estados miembros publicarán el nombre, así como las direcciones de contacto, de las autoridades mencionadas en el artículo 20 y de las autoridades designadas para recibir y atender las alertas.

Los Estados miembros notificarán, previa petición, la información pertinente sobre los planes a los Estados miembros vecinos.

Al seguir los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, los Estados miembros velarán por que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.

Si así lo solicitan los Estados miembros, la información recibida con arreglo a los párrafos segundo y tercero estará sometida a la obligación de confidencialidad.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión a más tardar el 30 de noviembre de 2010 de las medidas adoptadas en aplicación del presente artículo.

Artículo 20 ter

Decisión sobre la acogida de buques

La autoridad o autoridades mencionadas en el artículo 20 se pronunciarán sobre la admisión de un buque en un lugar de refugio tras una evaluación previa de la situación, efectuada sobre la base de los planes mencionados en el artículo 20 bis. Dicha autoridad o autoridades velarán por que los buques sean acogidos en un lugar de refugio si consideran que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente.

Artículo 20 quater

Garantía financiera e indemnización

1. La ausencia de certificado de seguro en el sentido del artículo 6 de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (*), no dispensará a un Estado miembro de la evaluación previa ni de la decisión contempladas en el artículo 20 ter y no será, en sí misma, considerada razón suficiente para que un Estado miembro se niegue a acoger a un buque en un lugar de refugio.

2. Sin perjuicio del apartado 1, a la hora de acoger a un buque en un lugar de refugio, un Estado miembro podrá pedir al operador, al agente o al capitán del buque que presente un certificado de seguro en el sentido del artículo 6 de la Directiva 2009/20/CE. La solicitud de presentación de este certificado no debe retrasar la acogida del buque necesitado de asistencia.

Artículo 20 duodecies

Examen de la Comisión

La Comisión examinará los mecanismos existentes en los Estados miembros en materia de indemnización por los perjuicios económicos que hayan podido sufrir un puerto u otra entidad como consecuencia de una decisión adoptada de conformidad con el artículo 20, apartado 1. Sobre la base de dicho examen, la Comisión presentará y evaluará diferentes políticas. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 31 de diciembre de 2011 sobre los resultados de dicho examen.

(*) DO L 131 de 28.5.2009, p. 128.»

12) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 22 bis

SafeSeaNet

1. Los Estados miembros crearán sistemas nacionales o locales de gestión de la información marítima al objeto de garantizar el tratamiento de la información prevista en la presente Directiva.

2. Los sistemas creados en aplicación del apartado 1 harán posible la plena utilización de la información recogida y cumplirán, en particular, las condiciones establecidas en el artículo 14.

3. A fin de garantizar un intercambio eficaz de la información contemplada en la presente Directiva, los Estados miembros velarán por que los sistemas nacionales o locales creados para recoger, tratar y conservar la información a que hace referencia la presente Directiva puedan interconectarse con el SafeSeaNet. La Comisión garantizará que el SafeSeaNet sea operativo las 24 horas del día. La descripción y los principios básicos del SafeSeaNet se recogen en el anexo III.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, cuando se opere en el ámbito de acuerdos intracomunitarios o en el marco de acuerdos regionales o proyectos transfronterizos, interregionales o transnacionales en la Comunidad, los Estados miembros garantizarán que los sistemas o las redes de información que se desarrollen cumplen los requisitos de la presente Directiva y sean compatibles y estén interconectados con el sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet.»

13) El artículo 23 queda modificado como sigue:

a) se sustituye la letra c) por el texto siguiente:

«c) ampliar la cobertura del sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo y actualizarlo con vistas a mejorar la identificación y el seguimiento de los buques, teniendo en cuenta los avances en los campos de las tecnologías de la información y de las comunicaciones. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer, cuando sea necesario, sistemas obligatorios de notificación, servicios de tráfico marítimo obligatorios y sistemas apropiados de organización del tráfico, con vistas a su presentación a la OMI para su homologación; asimismo, cooperarán en los organismos regionales o internacionales correspondientes en la creación de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance;»

b) se añade la letra siguiente:

«e) garantizar la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información contemplada en el anexo I, desarrollar y actualizar el SafeSeaNet;».

14) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 23 bis

Tratamiento y gestión de la información sobre seguridad marítima

1. La Comisión se hará cargo, en su caso, del tratamiento, la utilización y la difusión entre las autoridades designadas por los Estados miembros de la información recogida en virtud de la presente Directiva.

2. Cuando proceda, la Comisión contribuirá a la creación y al funcionamiento de sistemas de recogida y difusión de datos sobre seguridad marítima, especialmente a través del sistema "Equasis" o de cualquier otro sistema de carácter público equivalente.».

15) El artículo 24 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 24

Confidencialidad de la información

1. Los Estados miembros, de conformidad con el Derecho comunitario o con sus legislaciones nacionales, tomarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información que se les envíe en virtud de la presente Directiva y solo la utilizarán cumpliendo con lo dispuesto en la misma.

2. La Comisión examinará los problemas que se puedan plantear en el ámbito de la seguridad de las redes y la información, y propondrá toda modificación oportuna del anexo III para mejorar la seguridad de la red.».

16) Los artículos 27 y 28 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 27

Modificaciones

1. Las referencias a los instrumentos de la OMI y de la Comunidad, las definiciones recogidas en el artículo 3 y los anexos podrán modificarse 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.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 28, apartado 2.

2. Los anexos I, III y IV podrán modificarse 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.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 28, apartado 2.

Artículo 28

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

(*) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.»

17) En el anexo I, el guión X del punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«— X. varios:

— características y cantidad estimada de combustible de caldera para los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000 toneladas,

— condiciones de navegación.»

18) En el anexo II, parte I, se añade el texto siguiente:

«3. Buques pesqueros

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

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

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

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

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

19) El anexo III se sustituye por el anexo a la presente Directiva.

Artículo 2

Incorporación al derecho interno

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el 30 de noviembre de 2010. Transmitirán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten tales disposiciones, estas 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 principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 4***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO

«ANEXO III

MENSAJES ELECTRÓNICOS Y SAFESEANET**1. Concepto general y arquitectura**

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 seguridad 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 legislación 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**

Los Estados miembros crearán y se ocuparán del mantenimiento de un sistema nacional de SafeSeaNet que permita el intercambio de información marítima entre usuarios autorizados bajo la responsabilidad de una autoridad nacional competente (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 establezcan y mantengan la infraestructura informática nacional 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 (propietarios de buques, 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 legislación comunitaria.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

La Comisión es 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 mientras que, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, la Agencia, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, es responsable de la aplicación técnica.

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 creará un grupo de gestión de alto nivel, que adoptará su reglamento interno, compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión para:

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

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2.3. Documento de control del interfaz y de las funcionalidades y documentación técnica de SafeSeaNet

La Comisión desarrollará y mantendrá, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un documento de control del interfaz y de las funcionalidades (IFCD).

Este IFCD describirá en detalle 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 legislación comunitaria pertinente.

El IFCD incluirá normas sobre:

- 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, y
- el archivo de la información a nivel nacional y central.

El 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 concedido una exención de conformidad con el artículo 15.

La Agencia, en cooperación con los Estados miembros, elaborará la documentación técnica relativa al SafeSeaNet, como las normas 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 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, propietarios de buques, 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 la presente Directiva y la correspondiente legislación 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 las normas internacionales admitan el encaminamiento 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 apropiado, la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de la presente Directiva.

4. Seguridad y derechos de acceso

Los sistemas central y nacionales de SafeSeaNet cumplirán los requisitos de la presente Directiva 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.

Los Estados miembros identificarán a todos los usuarios a los que, de conformidad con el IFCD, se atribuirán un papel y una serie de derechos de acceso.»
