

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

18370 *Real decreto 1593/2010, do 26 de novembro, polo que se modifica o Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.*

A Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de xuño de 2002, relativa ao establecemento dun sistema comunitario de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo, tiña como finalidade establecer un sistema de control da navegación marítima no ámbito da Unión Europea que compatibilizase a liberdade de navegación coa protección da seguridade marítima e a preservación do ambiente mariño.

A transposición da Directiva 2002/59/CE verificouse mediante normas de rango legal e regulamentario. A parte que precisaba dunha norma con rango legal incorporouse a través do artigo 108 da Lei 62/2003, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social. A incorporación regulamentaria levouse a cabo mediante o Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.

Con data do 23 de abril de 2009 aprobouse a Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se modifica a Directiva 2002/59/CE, que fundamentalmente pretende a implantación e a utilización dos avances técnicos que se viñeron producindo para lograr máis eficazmente os obxectivos formulados pola Directiva 2002/59/CE.

A citada directiva implanta a utilización do sistema comunitario de intercambio de información marítima denominado «SafeSeaNet», creado pola Comisión de acordo cos Estados membros. Este sistema comprende unha rede de intercambio de datos e unha versión normalizada dos principais datos dispoñibles sobre os buques e as súas cargas, o cal permite localizar sen dilacións e comunicar ás administracións marítimas información precisa e actualizada sobre os buques que naveguen en augas comunitarias.

Por outra banda, e dados os positivos resultados obtidos coa utilización do sistema de identificación automática (SIA), amplía a obrigatoriedade da súa utilización aos buques pesqueiros maiores de 15 metros.

Establece tamén a obrigatoriedade da utilización do sistema de identificación e seguimento de longo alcance dos buques (LRIT), coa finalidade de estender a vixilancia do tráfico marítimo cara a alta mar.

Os aspectos relativos aos plans de asistencia a buques e a portos de refuxio son obxecto dunha redefinición; de entrada non se fala xa de buques en perigo senón, en consonancia coas directrices da OMI, de buques necesitados de asistencia.

Ademais, precisa os puntos fundamentais que deben conter os plans de acollida a buques necesitados de asistencia.

Por outra banda, determina a obriga de que se nomee unha autoridade, con experiencia e competencia, para tomar de modo independente e tras unha avaliación previa as decisións pertinentes relativas á acollida de buques en lugares de refuxio.

Así mesmo, prescribe que os plans de acollida deben describir con precisión a cadea de toma de decisións nestas materias e recompilar información sobre os posibles lugares de refuxio na costa, de tal maneira que a autoridade dispoña de elementos de xuízo para poder adoptar, con fundamento e rapidez, a decisión que proceda.

Do mesmo xeito que a Directiva 2002/59/CE, a actual directiva trasponse mediante unha norma de rango formal de lei e mediante real decreto. A transposición legal da directiva verificouse mediante a nova disposición adicional vixésimo quinta da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, incorporada polo punto 50 da disposición derradeira segunda da Lei 33/2010, do 5 de agosto, de modificación da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos dos portos

de interese xeral, que incorpora concretamente ao ordenamento xurídico español os seguintes preceptos da Directiva 2009/17/CE: a nova letra v) introducida polo artigo 3.c) modificado (concepto de buque necesitado de asistencia), os puntos 1 e 2 do novo artigo 20 (autoridade competente para a acollida de buques necesitados de asistencia e medidas xerais que pode adoptar), o punto 1 e o primeiro parágrafo do punto 2 do novo artigo 20 bis (elaboración de plans de acollida dos Estados membros), último parágrafo do punto 3 do novo artigo 20 bis (confidencialidade da información), segundo parágrafo do novo artigo 20 ter (acollida de buques en lugares de refuxio) e punto 1 do artigo 20 quáter (non exixibilidade estrita de garantía financeira).

Este real decreto ten como finalidade completar a incorporación ao ordenamento xurídico español da Directiva 2009/17/CE naqueles aspectos, indicados en parágrafos anteriores, cuxa transposición non se verificou mediante lei formal.

Noutra orde de cousas, desde o punto de vista organizativo procede pór de manifesto as funcións que nestas materias lle atribúe á Axencia Europea de Seguridade Marítima o Regulamento CE n.º 1406/2002, do 27 de xuño; concretamente, o seu artigo 2,d), ii encoméndalle a tarefa de desenvolver e explotar todo o sistema de información que sexa necesario para lograr os obxectivos da Directiva 2002/59/CE, co fin de facilitar a cooperación entre os Estados membros e a Comisión no ámbito da mencionada directiva.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 26 de novembro de 2010,

DISPOÑO:

Artigo único. *Modificación do Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.*

O Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo, queda modificado como segue:

Un. Os puntos 2 e 3 do artigo 2 quedan redactados do seguinte modo:

«2. Salvo que expresamente se dispoña outra cousa, e sen prexuízo do establecido na disposición adicional cuarta, este real decreto non será de aplicación aos buques afectos á defensa nacional ou a outros buques de titularidade ou uso público, sempre que presten servizos públicos de carácter non comercial.

3. Os buques de pesca, os buques históricos ou de época e as embarcacións de recreo de eslora inferior a 45 metros estarán suxeitos exclusivamente ás normas contidas nos artigos 17 ao 25, salvo que expresamente se dispoña outra cousa.»

Dous. O punto 4 do artigo 2 queda redactado nos seguintes termos:

«4. Para os efectos da aplicación das regras de notificación e seguimento de buques, as provisións e o equipamento a bordo dos buques e o combustible para uso propio en cantidades inferiores a 1.000 toneladas non se considerarán como mercadorías suxeitas ás obrigas que se regulan neste real decreto.»

Tres. A frase introdutoria da letra a) do artigo 3 substitúese polo seguinte texto:

«a) Instrumentos internacionais aplicables pertinentes: os instrumentos seguintes na súa versión actualizada.»

Catro. Ao final da letra a) do artigo 3, a continuación do ordinal 12.º, deben engadirse os seguintes ordinais:

«13.º Resolución A.917(22) da OMI: a Resolución 917(22), da Organización Marítima Internacional, titulada «Directrices relativas á utilización no buque do sistema de identificación automática (SIA) de a bordo», emendada pola Resolución A.956(23) da OMI.

14.º Resolución A.949(23) da OMI: a Resolución 949(23), da Organización Marítima Internacional, titulada «Directrices relativas aos lugares de refuxio para os buques necesitados de asistencia».

15.º Resolución A.950(23) da OMI: a Resolución 950(23), da Organización Marítima Internacional, titulada «Servizos de asistencia marítima (MAS)».

16.º Directrices da OMI sobre o trato xusto da tripulación en caso de accidente marítimo: as directrices anexas á Resolución LEX. 3(91), do Comité Xurídico da OMI, do 27 de abril de 2006, aprobadas polo Consello de Administración da OIT na súa 296ª sesión, dos días 12 ao 16 de xuño de 2006.»

Cinco. A letra l) do artigo 3 terá a seguinte redacción:

«l) Autoridades competentes: a Dirección Xeral da Mariña Mercante e, baixo a súa dirección, as capitanías marítimas e a entidade pública empresarial Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima (SASEMAR), integradas todas elas na Administración marítima.»

Seis. No artigo 3, engádense as seguintes letras x), y), z) e z'.

«x) «SafeSeaNet»: sistema comunitario de intercambio de información marítima creado pola Comisión Europea en cooperación cos Estados membros co fin de garantir a aplicación da normativa comunitaria.

y) «Servizo regular: unha serie de travesías efectuadas entre dous ou máis portos, ben axustándose a uns horarios públicos, ben cun grao de regularidade ou frecuencia que constitúa unha serie sistemática recoñecible.

z) «Buque pesqueiro»: calquera buque equipado para a explotación comercial dos recursos acuáticos vivos.

z') «LRIT»: sistema de identificación e seguimento de longo alcance de buques de conformidade coa regra V/19-1 do convenio SOLAS.»

Sete. A continuación do artigo 6, insírense dous novos artigos 6 bis e 6 ter, co seguinte contido:

«Artigo 6 bis. *Uso dos sistemas de identificación automática (SIA) polos buques pesqueiros.*

Os buques pesqueiros cunha eslora total superior a 15 metros abandeirados e rexistrados nun Estado membro da Unión Europea, ou que faenen en augas interiores ou no mar territorial español, ou desembarquen as súas capturas nun porto español, deberán ir equipados, de conformidade co calendario establecido no anexo II, parte I, punto 3, cun sistema de identificación automática SIA (clase A) que cumpra as normas de rendemento establecidas pola OMI.

Os buques pesqueiros equipados cun sistema SIA manterano en funcionamento en todo momento. En circunstancias excepcionais, o citado sistema poderá ser desconectado se o capitán o considera necesario para a seguridade do buque.

Artigo 6 ter. *Uso de sistemas de identificación e seguimento de longo alcance dos buques (LRIT).*

Os buques a que sexan aplicables a regra V/19-1 do Convenio SOLAS e as normas de rendemento e os requisitos operativos establecidos pola OMI levarán equipamento LRIT, de conformidade co disposto na dita regra, sempre que fagan escala nun porto español.»

Oito. O artigo 12 queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 12. *Requisitos de información para o transporte de mercadorías perigosas.*

1. Nos portos españois non se poderá presentar para o transporte ou cargarse a bordo dun buque, con independencia do seu tamaño, ningunha mercadoría

perigosa ou contaminante, sen a entrega previa ao capitán, ao operador ou ao axente, antes de que as mercadorías sexan aceptadas a bordo, dunha declaración que conteña a seguinte información:

- a) A que se enumera no anexo I, punto 2.
- b) No caso das substancias mencionadas no anexo I do Convenio Marpol, a ficha de datos de seguridade coas características fisicoquímicas dos produtos entre elas, cando cumpra, a viscosidade expresada en cSt a 50 °C e a densidade a 15 °C, así como os demais datos que, de conformidade coa Resolución MSC. 150 (77) da OMI, deben constar na ficha de datos de seguridade.
- c) O número de teléfono de emerxencia do expedidor ou de calquera outra persoa ou organismo que posúa información sobre as características fisicoquímicas dos produtos e sobre as medidas que se deberán adoptar en caso de emerxencia.

2. Os buques procedentes dun porto non comunitario que entren nun porto español e que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes deberán estar en posesión dunha declaración do expedidor que conteña a información exixida nas letras a), b) e c) ás cales se refire o punto anterior.

3. Será función e responsabilidade do expedidor facilitar ao capitán, ao operador ou ao axente a dita declaración e garantir que a carga presentada para o transporte se corresponda coa efectivamente declarada, de conformidade co disposto no punto 1.»

Nove. A letra c) do artigo 14 quedará redactada nos seguintes termos:

«c) Transmitirase sen demora á autoridade competente de calquera outro Estado membro que o solicite, utilizando o SafeSeaNet, a información sobre un buque e a carga perigosa ou contaminante, na medida en que sexa estritamente necesario por razóns de seguridade marítima ou protección do medio mariño.»

Dez. O artigo 15 quedará redactado do seguinte modo:

«Artigo 15. *Exencións.*

1. A Dirección Xeral da Mariña Mercante poderá eximir do cumprimento dos requisitos dos artigos 4 e 13 os servizos regulares entre portos españois sempre que se cumpran as condicións seguintes:

- a) Que a empresa navieira de que se trate elabore e manteña actualizada unha lista dos buques que operan o dito servizo e a comunique á capitanía marítima.
- b) Que a citada empresa teña preparada e á disposición da capitanía marítima, por se esta a solicita, a información recollida no anexo I, puntos 1 ou 3, segundo proceda, para cada travesía efectuada. Para ese efecto deberá establecer un sistema interno que garanta en todo momento a transmisión desta información en formato electrónico e sen demora á capitanía marítima, tras recibir o requirimento correspondente, de conformidade co artigo 4.1 ou co artigo 13.3, segundo proceda.
- c) Que se notifique ao porto de destino ou á capitanía marítima, de conformidade co artigo 4 ou co artigo 13, segundo proceda, toda diferenza de tres ou máis horas con respecto á hora probable de chegada ao porto de destino ou á estación de prácticos.
- d) Que soamente se concedan exencións a buques determinados para un servizo específico.

Para os efectos do parágrafo primeiro deste punto, un servizo considerarase como regular unicamente se está previsto prestalo durante polo menos un mes.

As exencións dos requisitos dos artigos 4 e 13 limitaranse ás viaxes dunha duración máxima prevista de doce horas.

2. Cando se explote unha liña regular entre España e outro ou outros Estados dos cales polo menos un sexa membro da Unión Europea, a Administración marítima española poderá solicitar do Estado ou Estados membros participantes que se outorguen exencións ao dito servizo de liña regular.

A mencionada Administración colaborará con todos os Estados membros que participen, incluídos os Estados membros ribeiregos afectados, para o outorgamento de exencións ao servizo de que se trate, coas condicións establecidas no punto 1 anterior.

3. A Dirección Xeral da Mariña Mercante verificará periodicamente o cumprimento das condicións establecidas nos puntos 1 e 2 anteriores. Se algunha delas se deixase de cumprir, retiraráselle inmediatamente a exención á empresa afectada, sen prexuízo das posibles sancións que se puideren impor á dita empresa.

4. A Dirección Xeral da Mariña Mercante remitirá á Comisión Europea unha lista de empresas e buques exentos en virtude do disposto neste artigo, así como as actualizacións desa lista.»

Once. No punto 1 do artigo 16 engádense as seguintes letras d) e e):

«d) Os que non teñan en vigor as pólizas de seguro ou a garantía financeira, ou non o notificasen, ou carezan delas, segundo o disposto na normativa comunitaria europea e na normativa internacional.

e) Aqueles que, segundo comuniquen os prácticos ou a Administración portuaria competente, presenten aparentes anomalías que poidan comprometer a seguridade da navegación ou supor un risco para o ambiente mariño.»

Doce. Engádense un novo parágrafo ao punto 3 do artigo 19, do seguinte teor:

«Para ese efecto transmitiranlles ás autoridades competentes, se estas así o requirisen, a información recollida no artigo 12.»

Trece. Engádeselle un novo punto 5 ao artigo 19, co seguinte teor:

«5. As autoridades españolas, de conformidade co ordenamento xurídico interno, terán en conta as disposicións aplicables das directrices da OMI sobre o trato xusto á tripulación no caso de accidentes marítimos en augas en que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.»

Catorce. O artigo 20 terá a seguinte redacción:

«Artigo 20. *Autoridade competente para a acollida de buques necesitados de asistencia.*

1. O director xeral da Mariña Mercante, como autoridade competente para a toma de decisións respecto dos buques necesitados de asistencia, poderá, segundo conveña, adoptar calquera das medidas contidas na lista, non exhaustiva, do anexo IV, especialmente en caso de ameaza para a seguridade marítima ou para o ambiente mariño.

A mencionada autoridade estará asistida por un comité técnico ao cal poderá solicitar asesoramento.

Formarán parte del o capitán marítimo, o xefe do distrito marítimo, os coordinadores de inspección e de seguridade marítima e calquera outra persoa cuxo criterio poida ser relevante nas decisións que se van adoptar, ao criterio do director xeral.

As deliberacións do comité terán carácter confidencial.

2. A autoridade mencionada no punto 1 anterior reunirse periodicamente, e poderá facelo en calquera momento, coas autoridades dos demais Estados membros, co fin de intercambiar experiencias e coñecementos técnicos e introducir melloras nas medidas que se poidan adoptar en virtude do disposto no punto 1 anterior.»

Quince. O artigo 21 terá a seguinte redacción.

«Artigo 21. *Plans de acollida de buques necesitados de asistencia.*

1. A Administración marítima elaborará plans para a acollida de buques necesitados de asistencia co fin de evitar ou minimizar os riscos que presenten estes buques cando estean en augas en que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, especialmente cando se vexan ameazadas a vida humana na mar e a integridade do ambiente mariño.

O director xeral da Mariña Mercante participará na elaboración deses plans.

2. Os plans mencionados no punto 1 anterior elaboraranse logo de consulta dos sectores afectados e informe, que non será determinante, de Portos do Estado, e con fundamento nas resolucións A. 949 (23) e A. 950 (23) da OMI. Os citados plans incluírán, como mínimo, a seguinte información:

- a) Identidade dos órganos ou organismos encargados de recibir e dar curso ás alertas.
- b) Identidade da autoridade competente para avaliar a situación e tomar unha decisión de admisión ou de rexeitamento dun buque necesitado de asistencia no lugar de refuxio establecido.
- c) Información sobre o litoral español e todos aqueles elementos que permitan efectuar unha avaliación previa e unha adopción rápida de decisións en relación co lugar de refuxio para un buque, con inclusión dos factores ambientais, económicos e sociais, así como das condicións naturais.
- d) Procedementos de avaliación para a admisión ou o rexeitamento dun buque necesitado de asistencia nun lugar de refuxio.
- e) Medios e instalacións adecuados para asistencia, salvamento e loita contra a contaminación.
- f) Procedementos de coordinación e decisión internacionais.
- g) Procedementos de garantía financeira e responsabilidade establecidos respecto dos buques acollidos nun lugar de refuxio.

3. A Administración marítima española publicará o nome e o enderezo de contacto do director xeral da Mariña Mercante, así como os órganos ou organismos designados para recibir e atender as alertas.

4. A citada Administración notificaralles ás dos Estados membros veciños, logo da petición destes, a información pertinente sobre os plans de acollida.

5. A Administración marítima, ao seguir os procedementos establecidos nos plans de acollida de buques necesitados de asistencia, ocuparase de que a información pertinente se lles facilite ás partes implicadas nas operacións.»

Dezaseis. O artigo 22 queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 22. *Constitución da garantía.*

1. Nos supostos en que un buque necesitado de asistencia sexa acollido nun lugar de refuxio, a garantía financeira que, de ser o caso, se exixa, deberá ser presentada nunha entidade bancaria con domicilio en España polo operador, empresa navieira, salvador do buque, expedidor, propietario ou receptor da carga a favor da Dirección Xeral da Mariña Mercante e con sometemento expreso aos tribunais españois, e deberase precisar claramente que se constitúe de maneira irrevogable para responder, en calquera contía, das reclamacións de indemnización

que deriven de todos os posibles danos que poidan ser causados a persoas, entidades públicas ou bens de calquera natureza polo buque ou pola súa carga como consecuencia de eventos catastróficos tales como incendio, explosión, avaría, incluídos os fallos mecánicos ou estruturais, abordaxe, contaminación, diminución da estabilidade ou varada, entre outros.

Así mesmo, responderá dos gastos previos en que se incorra para evitar ou minimizar o dito dano, así como do custo das medidas de extracción ou remoción do buque ou da súa carga e de restauración do ambiente costeiro ou mariño que se adopten como consecuencia do suceso ou ben durante o desprazamento do buque para entrar ou saír do lugar de refuxio ou a súa estancia neste.

2. Se non for posible formalizar inmediatamente a garantía, por se tratar de día inhábil ou hora intempestiva, o operador, o expedidor, o salvador, o axente ou a persoa en quen delegue formalizará calquera outra garantía de efectos equivalentes, ao criterio da Dirección Xeral da Mariña Mercante, pola contía que corresponda de acordo co baremo establecido no artigo 23, ata que sexa posible prestar a garantía, momento en que se procederá á devolución daquela.

Todo iso con independencia dos demais requisitos que para a constitución da garantía se exixan na súa normativa reguladora específica».

Dezasete. Os puntos 1 e 3 do artigo 24 quedarán redactados nos seguintes termos:

«1. A autorización de acceso dun buque a un lugar de refuxio correspóndelle ao director xeral da Mariña Mercante, de conformidade co disposto na disposición adicional vixésimo quinta da Lei 27/1992.»

«3. A capitanía marítima realizará cantos actos de instrución considere necesarios para fundamentar a decisión final, incluíndo, de ser o caso, unha inspección do buque. En particular, poderá propor que se condicione a entrada do buque á ponderación do conxunto de circunstancias que se precisan na disposición transitoria segunda deste real decreto.»

Dezaioito. O artigo 25 terá a seguinte redacción:

«Artigo 25. *Sistema de seguimento e información do tráfico marítimo (SafeSeaNet).*

1. O Ministerio de Fomento establecerá sistemas de xestión da información marítima que garantan o tratamento da información prevista neste real decreto.

Estes sistemas farán posible a plena utilización da información recollida e cumprarán, en particular, as condicións establecidas no artigo 14.

2. Co fin de garantir un intercambio eficaz da información recollida neste real decreto, o Ministerio de Fomento procurará que os sistemas mencionados, creados para recoller, tratar e conservar a dita información, se poidan interconectar co SafeSeaNet, que deberá estar operativo permanentemente e cuxa descrición e principios básicos se recollen no anexo III.

3. Sen prexuízo do disposto no punto 2 anterior, cando se trate de actuacións no ámbito de acordos intracomunitarios ou no marco de acordos rexionais ou proxectos transfronteirizos, interrexionais ou transnacionais dentro da Unión Europea, o Ministerio de Fomento asegurarse de que os sistemas ou as redes e información que se establezan cumpran os requisitos deste real decreto e sexan compatibles e estean interconectados co sistema comunitario de intercambio de información marítima SafeSeaNet.»

Dezanove. A continuación do artigo 25 insírese un novo artigo 25 bis, co seguinte contido:

«Artigo 25 bis. *Información ás partes interesadas.*

1. A estación costeira española correspondente transmitirá, cando sexa preciso, avisos por radio que se poidan escoitar nos sectores potencialmente

afectados por calquera incidente ou accidente notificado, de conformidade co disposto no artigo 17.1, e informará da presenza de calquera buque que constituía unha ameaza á seguridade marítima e da vida humana na mar ou no ambiente.

2. As autoridades competentes que recibisen información notificada con base nos artigos 13 e 17 facilitaránlle en todo momento esa información, logo de solicitude e por razóns de seguridade marítima ou de prevención da contaminación mariña, á autoridade competente de calquera outro Estado membro da Unión Europea.

3. Cando as mencionadas autoridades fosen informadas, de acordo co establecido neste real decreto ou por calquera outro procedemento, de feitos que xeren ou incrementen o risco en zonas marítimas e costeiras doutro Estado membro, adoptarán as medidas pertinentes para informar diso o Estado afectado e para consultalo sobre as actuacións previstas.

Chegado o caso, serán adoptadas as modalidades dunha intervención común por parte das autoridades competentes españolas en cooperación coas doutros Estados membros.»

Vinte. A disposición adicional primeira terá a seguinte redacción:

«Disposición adicional primeira. *Confidencialidade da información.*

A Administración marítima e, de ser o caso, a Administración portuaria competente, de conformidade coa normativa interna española ou comunitaria europea, adoptarán as medidas necesarias para asegurar a confidencialidade da información que lles sexa transmitida en aplicación deste real decreto e utilizarana exclusivamente cumprindo o disposto na disposición adicional vixésimo quinta da Lei 27/1992.»

Vinte e un. A disposición transitoria única pasará a ser a disposición transitoria primeira.

Vinte e dous. Incorporárase unha nova disposición transitoria segunda, coa seguinte redacción:

«Disposición transitoria segunda. *Circunstancias para a acollida de buques en lugares de refuxio.*

Mentres non se elaboren os plans de acollida, a Dirección Xeral da Mariña Mercante, co fin de valorar se procede a acollida dun buque necesitado de asistencia nun lugar de refuxio, avaliará as circunstancias que concorran en cada caso tendo en conta os seguintes elementos de xuízo:

a) Navegabilidade do buque, en particular: flotabilidade, estabilidade, dispoñibilidade de medios de propulsión e de produción de enerxía e capacidade de atracada.

b) Natureza e estado da carga, provisións e combustible e, en particular, mercadorías perigosas.

c) Distancia e tempo estimado de navegación ata un lugar de refuxio.

d) Presenza ou ausencia do capitán no buque e colaboración no sinistro de toda a dotación coas autoridades competentes.

e) Número dos demais tripulantes ou outras persoas que están a bordo en funcións de auxilio ou por calquera outro motivo e unha avaliación dos factores humanos, incluída a fatiga.

f) Se o buque está ou non asegurado, incluída a responsabilidade civil. Se o estiver, identificación do asegurador e os límites de responsabilidade aplicables, se os houber.

g) Renuncia ao beneficio de limitación ou exoneración de responsabilidade por parte de quen o invoque para o caso de aceptación do refuxio.

h) Conformidade do capitán, do operador ou da empresa navieira coas propostas da Administración marítima sobre continuar a travesía ou dirixirse a un lugar de refuxio.

i) Conformidade e xustificación técnica da sociedade de clasificación emisora do correspondente certificado de clase, así como dos salvadores, se os houber, en canto a continuar a travesía ou dirixirse a un lugar de refuxio.

j) Prestación da garantía financeira que, de ser o caso, se exixise ou cumprimento das medidas provisionais respecto diso.

k) Contratos de salvamento subscritos polo capitán, operador ou empresa navieira.

l) Información sobre as intencións do capitán ou da empresa que vaia prestar o salvamento, ou de ambos.

m) Designación dun representante da empresa navieira en España con aceptación do seu domicilio para notificacións.»

Vinte e tres. A letra L do punto 4 do anexo I quedará redactada do seguinte modo:

«L. Outra información:

Características e cantidade estimada de combustible para os buques de arqueo bruto igual ou superior a 1.000 toneladas.

Condições de navegación.»

Vinte e catro. Engádesse un novo punto 3 á epígrafe I do anexo II, do seguinte teor:

«3. Buques pesqueiros.

Os buques pesqueiros de eslora total superior a 15 metros deberán levar o equipamento previsto no artigo 6 bis de acordo co seguinte calendario:

Buques pesqueiros de eslora total igual ou superior a 24 metros e inferior a 45 metros, como moi tarde o 31 de maio de 2012.

Buques pesqueiros de eslora total igual ou superior a 18 metros e inferior a 24 metros, como moi tarde o 31 de maio de 2013.

Buques pesqueiros de eslora total igual ou superior a 15 metros e inferior a 18 metros, como moi tarde o 31 de maio de 2014.

Os buques pesqueiros de nova construción cunha eslora superior a 15 metros estarán sometidos ao requisito de levar o equipo previsto no artigo 6 bis a partir do 30 de novembro de 2010.»

Vinte e cinco. O anexo III substitúese polo que se insire a continuación deste real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas as disposicións de igual ou de inferior rango en canto se opoñan, contraveñan ou resulten incompatibles co disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.20.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia en materia de mariña mercante.

Disposición derradeira segunda. *Facultade de desenvolvemento.*

Habílitase o ministro de Fomento para ditar cantas disposicións complementarias sexan precisas para o desenvolvemento e o mellor cumprimento deste real decreto.

Disposición derradeira terceira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao noso ordenamento interno, naqueles aspectos que non precisan transposición mediante lei, a Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2009, pola que se modifica a Directiva 2002/59/CE relativa a un sistema comunitario de seguimento e información sobre o tráfico marítimo.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día 30 de novembro de 2010.

Dado en Madrid o 26 de novembro de 2010

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

«ANEXO III**Mensaxes electrónicas e SafeSeaNet****1. Concepto e organización**

O sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet, permitirá a recepción, o almacenamento, a recuperación e o intercambio de información para a seguridade marítima, a protección portuaria e marítima, a protección do medio mariño e a eficacia do tráfico e do transporte marítimos.

SafeSeaNet é un sistema especializado creado para facilitar o intercambio de información en formato electrónico entre os Estados membros e para proporcionarlle á Comisión a información pertinente segundo a normativa comunitaria. Componse dunha rede de sistemas nacionais SafeSeaNet que se encontran nos Estados membros e un SafeSeaNet central que actúa de punto nodal.

A rede SafeSeaNet vinculará todos os sistemas nacionais de SafeSeaNet e inclúe o sistema SafeSeaNet central.

2. Xestión, funcionamento, desenvolvemento e mantemento de SafeSeaNet**2.1 Responsabilidades.**

2.1.1 Sistemas nacionais de SafeSeaNet: a Administración marítima establecerá e manterá un sistema nacional de SafeSeaNet que permita o intercambio de información marítima entre usuarios autorizados baixo a responsabilidade do Ministerio de Fomento, que será a autoridade nacional competente de España (ANC).

A ANC será responsable da xestión do sistema nacional, que inclúe a coordinación de usuarios e subministradores de datos a nivel nacional, así como de garantir que se designen UN LOCOCODES e que se estableza e manteña a infraestrutura informática necesaria e os procedementos descritos no «documento de control da interface e das funcionalidades» a que se fai referencia no punto 2.3.

O sistema nacional SafeSeaNet permitirá a interconexión de usuarios, autorizados baixo a responsabilidade da ANC, e poderá ser accesible para os participantes no transporte marítimo identificados (navieiros, axentes, capitáns, operadores e outros), sempre que contén coa autorización da ANC, en particular para facilitar a presentación de informes por vía electrónica de conformidade coa normativa comunitaria.

O sistema nacional SafeSeaNet permitirá tamén a interconexión co «Sistema de información e vixilancia integrado para o coñecemento do ámbito marítimo» da Armada, co obxecto de facilitar o cumprimento do establecido no punto 3 da disposición adicional

quinta da Lei 17 de 1992, de portos do Estado e da mariña mercante, relativo á comunicación por parte da Dirección Xeral da Mariña Mercante á Armada das posicións xeográficas dos buques mercantes españois en navegación.

2.1.2 Sistema central SafeSeaNet: a Comisión Europea será responsable da xestión e do desenvolvemento no nivel de política do sistema central SafeSeaNet e da supervisión do sistema SafeSeaNet, en cooperación cos Estados membros. A Axencia Europea de Seguridade Marítima, en cooperación cos Estados membros e coa Comisión, será responsable da aplicación técnica, de conformidade co Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeo e do Consello.

O sistema SafeSeaNet Central, que actúa como nó, interconectará todos os sistemas nacionais SafeSeaNet e establecerá a infraestrutura informática necesaria e os procedementos tal como se describen no «Documento de control da interface e das funcionalidades» a que se fai referencia no punto 2.3.

2.2 Principios de xestión. A Comisión Europea creará un grupo de xestión de alto nivel, composto por representantes dos Estados membros e da Comisión Europea, que adoptará o seu regulamento interno e que terá as seguintes funcións:

- Formular recomendacións para mellorar a eficacia e a seguridade de SafeSeaNet.
- Facilitar orientacións adecuadas para o desenvolvemento de SafeSeaNet.
- Asistir á Comisión na avaliación do rendemento de SafeSeaNet.
- Aprobar o «Documento de control da interface e das funcionalidades» a que se fai referencia no punto 2.3 e as súas futuras modificacións.

2.3 Documento de control da interface e das funcionalidades e documentación técnica de SafeSeaNet. A Comisión Europea desenvolverá e manterá actualizado, en estreita cooperación cos Estados membros, un documento de control da interface e das funcionalidades (IFCD).

Este documento describirá detalladamente os requisitos de rendemento e os procedementos aplicables aos elementos nacionais e centrais do SafeSeaNet co fin de garantir o cumprimento da normativa comunitaria aplicable.

O IFCD incluírá regras sobre os seguintes aspectos:

- Orientacións en materia de dereitos de acceso para a xestión da calidade dos datos.
- Especificacións en materia de seguridade da transmisión e de intercambio de datos.
- Arquivo da información a nivel nacional e central.

O citado IFCD indicará os medios de almacenamento e dispoñibilidade da información sobre produtos perigosos e contaminantes relativos aos servizos regulares para os cales se outorgou unha exención, de conformidade co artigo 15 deste real decreto.

A Axencia Europea de Seguridade Marítima, en cooperación cos Estados membros, elaborará a documentación técnica relativa ao SafeSeaNet, tal como as regras sobre o formato do intercambio de datos, os manuais para os usuarios e as especificacións de seguridade da rede.

3. Intercambio de datos a través de SafeSeaNet

O sistema utilizará normas da industria e terá a capacidade de interactuar cos sistemas públicos e privados utilizados para crear, facilitar ou recibir información no marco do SafeSeaNet.

A Comisión Europea e os Estados membros cooperarán para examinar a viabilidade e o desenvolvemento de funcionalidades que, na medida do posible, garantan que os subministradores de datos, incluídos os capitáns, navieiros, axentes, operadores, cargadores e as autoridades competentes teñan que transmitir a información unha soa vez. Os Estados membros aseguraranse de que a información transmitida sexa accesible para o seu uso en todos os sistemas de información, notificación e de información e xestión do tráfico marítimo (VTMIS) pertinentes.

As mensaxes electrónicas intercambiadas de conformidade con este real decreto e a correspondente normativa comunitaria distribuiranse a través de SafeSeaNet. Para iso, os Estados membros desenvolverán e manterán as interfaces necesarias para a transmisión de datos por vía electrónica a SafeSeaNet.

Cando a normativa internacional admita o fluxo da información LRIT relativa a buques de países terceiros, as redes SafeSeaNet utilizaranse para distribuír entre os Estados membros, cun nivel de seguridade adecuado, a información LRIT recibida, de conformidade co artigo 6 ter deste real decreto.

4. *Seguridade e dereitos de acceso*

O sistema español de SafeSeaNet cumprirá os requisitos deste real decreto relativos á confidencialidade da información, así como os principios de seguridade e as especificacións descritas no IFCD respecto dos dereitos de acceso.

A Administración marítima identificará todos os usuarios aos cales, de conformidade co IFCD, lles vaia atribuír algún tipo de funcións e/ou o dereito de acceso.»