

2752 REAL DECRETO 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

El 27 de junio de 2002 fue aprobada la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, que constituye una importante iniciativa orientada a la implantación de un sistema europeo uniforme de control de la navegación marítima, que haga compatible la libertad de navegación en las aguas comunitarias con la protección de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino.

El precedente inmediato de dicha norma se encuentra en la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de ellos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, que estableció un sistema en virtud del cual las autoridades competentes de los Estados miembros reciben información sobre los buques con origen o destino en puertos comunitarios que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, así como de los accidentes acaecidos en el mar. La transposición de dicha directiva se llevó a cabo mediante el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales.

La Directiva 2002/59/CE pretende, en primer término, establecer un sistema más completo e integrado de seguimiento y de información del tráfico marítimo. También, obliga a la utilización de avances tecnológicos fundamentales para la seguridad marítima, tales como los que permiten una identificación automática de los buques (sistema SIA) o registrar los datos de la travesía (sistema RDT o «cajas negras») para facilitar las investigaciones posteriores a un accidente marítimo.

Otra novedad importante de la Directiva 2002/59/CE consiste en abordar la regulación de la asistencia a los buques que se encuentren en situación de peligro en consonancia con las directrices aprobadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI) el 5 de diciembre de 2003, mediante la Resolución A. 949(23) sobre directrices relativas a lugares de refugio para barcos necesitados de asistencia, conforme a las cuales, si bien los Estados ribereños no están obligados a autorizar el acceso de los buques a un lugar de refugio, sí deben sopesar equilibradamente los factores que dicha medida conlleva, razón por la cual la Directiva 2002/59/CE impone a los Estados miembros el deber de elaborar planes para albergar en las aguas bajo su jurisdicción a buques en peligro.

El artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, ha iniciado la incorporación al ordenamiento español de la Directiva 2002/59/CE, al prever que los órganos competentes en materia de marina mercante podrán establecer condiciones para autorizar la entrada de un buque que solicite refugio en un puerto o lugar de abrigo, con la finalidad de proteger adecuadamente la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente o de los bienes afectados, y al establecer que dicha medida, cuyas eventuales consecuencias resultan de imposible evaluación previa, podrá quedar igualmente condicionada a la prestación de una garantía económica por parte del propietario, del operador o del cargador del buque.

Este real decreto tiene por finalidad completar la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2002/59/CE y, al propio tiempo, desarrollar el mandato contenido en el artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre. No siendo obligatorio, como se ha indicado, el otorgamiento de autorización a los buques que soliciten acceso a un lugar de refugio, mediante este real decreto se determinan los criterios y las reglas conforme a los cuales la autoridad marítima debe actuar cuando un buque necesitado de auxilio solicite la entrada, para que el perjuicio que previsiblemente pueda derivarse del acceso al lugar de refugio sea inferior al que se seguiría de utilizarse otras medidas alternativas de auxilio al buque.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de febrero de 2004,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con la finalidad de incrementar la seguridad marítima y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la capacidad de respuesta de la Administración marítima a los problemas, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate y contribuir a una más temprana detección y a una mejor prevención de la contaminación que pueda ser ocasionada por los buques.

2. Los capitanes, los operadores y los agentes de los buques, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de aquéllos quedarán obligados al cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establecen en este real decreto. La Administración marítima adoptará las medidas de policía administrativa y de índole sancionadora que, a tal efecto, resulten necesarias.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que expresamente no se establezca otra cosa distinta.

2. No será de aplicación, sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional cuarta, a los buques afectos a la defensa nacional u otros buques de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.

3. Los buques de pesca, los buques históricos o de época y las embarcaciones de recreo de eslora inferior a 45 metros estarán sujetos exclusivamente a las normas contenidas en los artículos 17 al 25.

4. A efectos de la aplicación de las reglas de notificación y seguimiento de buques, no se considerarán como mercancía sujeta a las obligaciones que se regulan en este real decreto las provisiones y el equipo a bordo de los buques y el combustible para uso propio en cantidades inferiores a 5000 toneladas.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Instrumentos internacionales pertinentes: los instrumentos siguientes que estuvieren en vigor el 27 de junio de 2002:

1.º MARPOL: el Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques, de 1973, y su Protocolo de 1978.

2.º SOLAS: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, así como los protocolos y enmiendas correspondientes.

3.º El Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969.

4.º El Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969, y el Protocolo de 1973 relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos.

5.º Convenio SAR: el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979.

6.º Código IGS: el Código internacional de gestión de la seguridad.

7.º Código IMDG: el Código marítimo internacional para el transporte de mercancías peligrosas.

8.º Código CIQ: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

9.º Código CIG: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel.

10.º Código BC: el Código de la OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel.

11.º Código CNI: el Código de la OMI para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y residuos radiactivos de alto índice de radiactividad en cargas a bordo de los buques.

12.º Resolución A 851(20) de la OMI: la Resolución 851(20) de la Organización Marítima Internacional titulada «Principios generales para los sistemas de notificación de buques y requisitos de notificación de buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar».

b) Operador: el propietario o armador del buque.

c) Salvadores: compañía contratada por el operador o por la empresa naviera para tratar de salvar el buque y la carga.

d) Agente: el consignatario del buque y, en general, toda persona encargada o autorizada para entregar información en nombre del operador del buque.

e) Expedidor: toda persona física o jurídica que haya celebrado o en cuyo nombre o por cuya cuenta se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías por mar.

f) Empresario o empresa naviera: la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a su explotación, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

g) Buque: todos los buques o embarcaciones que naveguen por mar.

h) Mercancías peligrosas: son las siguientes:

1.ª Las mercancías clasificadas en el Código IMDG, incluidas las radiactivas a las que se hace referencia en el Código CNI.

2.ª Las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el capítulo 17 del Código CIQ.

3.ª Los gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código CIG.

4.ª Las sustancias sólidas referidas en el apéndice B del Código BC.

5.ª Las mercancías para cuyo transporte se hayan establecido las condiciones previas apropiadas según lo dispuesto en el apartado 1.1.3 del Código CIQ o del apartado 1.1.6 del Código CIG.

i) Mercancías contaminantes:

1.ª Los hidrocarburos según la definición del anexo I del Convenio MARPOL.

2.ª Las sustancias nocivas líquidas, según se definen en el anexo II del Convenio MARPOL.

3.ª Las sustancias perjudiciales según se definen en el anexo III del Convenio MARPOL.

j) Unidades de transporte de carga: los vehículos para el transporte de mercancías por carretera, los vagones para el transporte de mercancías por ferrocarril, los contenedores, los vehículos cisterna de carretera, los vagones cisterna o las cisternas móviles.

k) Dirección: la denominación social o el nombre y los enlaces de comunicación que permitan establecer contacto en caso de necesidad con el operador, el agente, la Administración marítima, Puertos del Estado o la entidad gestora del puerto u otra persona u organismo habilitado en posesión de información detallada sobre la carga del buque.

l) Administración marítima: la Dirección General de la Marina Mercante y, bajo su dirección, las Capitanías Marítimas y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

m) Administración portuaria: el ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias en el ámbito de la Administración General del Estado, y los órganos portuarios correspondientes respecto de los puertos dependientes de las comunidades autónomas.

n) Lugar de refugio: un puerto o parte del puerto, cualquier atracadero o fondeadero sea natural o artificial, o bien cualquiera otra zona que se establezca por la Administración marítima para acoger buques necesitados de asistencia.

ñ) Estación costera: los centros de coordinación de salvamento adscritos a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

o) Servicio de tráfico marítimo (STM): el que se establece para mejorar la seguridad y la eficacia del tráfico marítimo y para proteger el medio ambiente marino, con capacidad de actuar sobre el tráfico y de responder a las situaciones que en relación con éste se plantean en la zona STM.

p) Sistemas de organización del tráfico: todo sistema de una o varias rutas o segmentos de éstas establecidas para reducir el riesgo de accidentes, incluyendo los dispositivos de separación de tráfico, las rutas en sentido doble, las derrotas recomendadas, las zonas que deben evitarse, las zonas de tráfico costero, los giros, las zonas de precaución y las derrotas de aguas profundas.

q) Buques históricos o de época: toda clase de buques históricos y sus réplicas, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, gobernados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica.

r) Accidente: el definido como tal en el Código de la OMI para la investigación de los accidentes e incidentes marítimos.

s) Sistema EDI: sistema electrónico de intercambio de datos.

t) RDT: sistema registrador de datos de la travesía.

u) Sistema SIA/AIS: sistema de identificación automática de los buques.

v) Sistema obligatorio de notificación de buques: las zonas, rutas o segmentos de éstas previamente delimitadas y aprobadas como tales por la OMI, en las que los buques que las recorran o atraviesen quedan obligados a notificar a la Administración marítima los datos que se consideren relevantes a efectos de preservar la seguridad marítima y la integridad del medio marino.

w) Aguas marítimas españolas: aquellas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

CAPÍTULO II

Notificación y seguimiento de los buques

Artículo 4. *Notificación previa a la entrada en los puertos españoles.*

1. El operador, agente o capitán de un buque con destino a un puerto español notificará la información recogida en el apartado 1 del anexo I a la entidad gestora del puerto, al menos con 24 horas de antelación a la llegada al puerto o en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a 24 horas, o bien en cuanto dicha información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía.

2. Los buques procedentes de un puerto extracomunitario y con destino a un puerto español que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán cumplir las obligaciones de notificación previstas en el artículo 13.

Artículo 5. *Seguimiento de los buques que penetren en la zona de sistemas obligatorios de notificación de buques.*

1. Siempre que se haya implantado un sistema obligatorio de notificación de buques, adoptado por la OMI según lo dispuesto en la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS y aplicado por uno o varios Estados, de los que al menos uno sea miembro de la Unión Europea, la Administración marítima adoptará las medidas pertinentes para que los buques que entren en el ámbito de dicho sistema puedan notificar la información que proceda, sin perjuicio de la información adicional que pueda serles solicitada con base en la Resolución A. 851 (20) de la OMI.

2. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante proponga un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques a la OMI para su implantación o cuando formule una propuesta para modificar un sistema de notificación establecido, incluirá en su propuesta, al menos, la información a la que se refiere el apartado 4 del anexo I.

Artículo 6. *Uso de los sistemas de identificación automática.*

1. Cualquier buque que haga escala en un puerto español deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el apartado 1 del anexo II, con un sistema SIA que cumpla los requisitos establecidos por la OMI.

2. Los buques equipados con un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica.

Artículo 7. *Utilización de los sistemas de organización del tráfico.*

1. La Administración marítima instará a todos los buques que penetren en la zona de un sistema obligatorio de organización del tráfico adoptado por la OMI con base en la regla 10 del capítulo V del Convenio SOLAS y que sea utilizado por España y, en su caso, por algún otro Estado, para que utilicen el sistema con arreglo a las directrices y a los criterios pertinentes fijados por la OMI y efectuará el seguimiento de dichos buques.

2. Al establecer bajo su responsabilidad un sistema de organización del tráfico que no haya sido adoptado por la OMI, la Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente tendrán en cuenta en lo posible las directrices y los criterios establecidos por dicho organismo y difundirá toda la información necesaria para la seguridad y el uso eficaz del citado sistema.

Artículo 8. *Seguimiento del cumplimiento del servicio de tráfico por parte de los buques.*

La Administración marítima efectuará el seguimiento de los buques y adoptará las medidas pertinentes para que:

a) Los buques que penetren, dentro del mar territorial, en las zonas en las que esté en funcionamiento un STM establecido con base en las directrices de la OMI y operado por España y, en su caso, por algún otro Estado cumplen las reglas específicas para dicho STM.

b) Los buques que enarbolan el pabellón de cualquier Estado miembro de la Unión Europea, o que tengan destino a un puerto comunitario y que penetren en una zona no situada en el mar territorial español pero sí en aguas marítimas españolas en las que esté en funcionamiento un STM implantado con base en las directrices de la OMI, cumplan las reglas específicas de aquél.

c) Los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, que no tengan por destino un puerto comunitario y que penetren en una zona en la que esté establecido un STM en aguas marítimas españolas distintas del mar territorial, cumplan las reglas específicas para dicho STM, siempre que ello sea posible. Las autoridades competentes deberán informar al Estado del pabellón del buque de que se trate de toda posible violación grave de dichas reglas que se produzca en la citada zona STM.

Artículo 9. *Infraestructura para los sistemas de notificación de buques, los sistemas de organización del tráfico y los servicios de tráfico de buques.*

1. La Administración marítima supervisará la puesta en funcionamiento de los equipos e instalaciones necesarios para la aplicación de las reglas establecidas en este real decreto en relación con los sistemas de notificación de buques y de organización y seguimiento del tráfico marítimo, de forma que permitan el intercambio de información con la procedente de los sistemas de los restantes Estados miembros de la Unión Europea.

2. Las estaciones costeras encargadas del seguimiento del cumplimiento de los servicios de tráfico de buques y de los sistemas de organización del tráfico deberán disponer de suficiente personal debidamente cualificado, así como de los medios adecuados de comunicación y de seguimiento de buques y que operan con arreglo a las directrices pertinentes de la OMI.

Artículo 10. *Sistemas registradores de datos de la travesía (RDT) o «cajas negras».*

1. La Administración marítima exigirá y verificará, mediante controles e inspecciones, que los buques que hagan escala en un puerto español estén equipados con un sistema registrador de datos de la travesía (RDT) de acuerdo con las modalidades establecidas en la sección II del anexo II.

2. Los datos obtenidos por un sistema RDT se pondrán a disposición de la Administración marítima española y de los órganos competentes de cualquier otro Estado miembro afectado por una investigación llevada a cabo a raíz de un accidente que haya ocurrido en aguas marítimas españolas y serán analizados por la Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos, cuyas conclusiones se harán públicas lo antes posible.

Artículo 11. *Investigación de accidentes.*

La investigación de incidentes y accidentes en los que estén involucrados los buques sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto se ajustarán a las reglas contenidas en el Código OMI para la investigación de accidentes marítimos.

La Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos cooperará con los organismos de investigación de los restantes Estados miembros de la Unión Europea en la investigación de incidentes o accidentes marítimos ocurridos fuera de las aguas marítimas españolas en los que estén involucrados buques matriculados en España.

CAPÍTULO III

Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques

Artículo 12. *Obligaciones del expedidor.*

No podrá presentarse para el transporte por vía marítima o cargarse a bordo de un buque en un puerto español, cualquiera que sea su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante sin la entrega previa a la empresa naviera, al agente o al capitán de una declaración que incluya todos los datos enumerados en el apartado 2 del anexo I.

El expedidor facilitará a la empresa naviera, al agente o al capitán del buque dicha declaración y garantizará que la carga presentada para el transporte corresponde efectivamente a la declarada.

Artículo 13. *Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo.*

1. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y abandone un puerto español notificará a la Capitanía Marítima que ejerza su competencia en dicho puerto, a más tardar en el momento de la salida, todos los datos enumerados en los apartados 2 y 3 del anexo I.

2. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino a un puerto español o que tenga que fondear en el mar territorial español, deberá notificar la información mencionada en el apartado anterior a la Capitanía Marítima competente, antes de abandonar el puerto de carga de dichas mercancías o, si esta infor-

mación no está disponible en el momento de la salida, en cuanto conozca el puerto de destino o de fondeo.

3. El intercambio de información por medios electrónicos se efectuará de acuerdo con las normas en cada caso establecidas y deberá utilizar la sintaxis y los procedimientos determinados en el anexo III.

Artículo 14. *Intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros.*

El Ministerio de Fomento cooperará con las autoridades competentes de los restantes Estados miembros con objeto de asegurar la interconexión e interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información citada en el anexo I, de acuerdo con las siguientes reglas:

a) El intercambio de datos deberá efectuarse por vía electrónica y permitir la recepción y el tratamiento de mensajes notificados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13.

b) El sistema deberá permitir la transmisión de información de modo ininterrumpido.

c) Se transmitirá sin demora a la autoridad competente de cualquier otro Estado miembro que lo solicite la información sobre un buque y la carga peligrosa o contaminante que lleve a bordo.

Artículo 15. *Exenciones.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir del cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 13 a los servicios de línea regular de cabotaje, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

a) Que la empresa naviera de que se trate elabore y mantenga actualizada una lista de los buques que operen el servicio.

b) Que la citada empresa tenga preparada y a disposición de la Administración marítima la información a la que se refiere el apartado 3 del anexo I para cada travesía que se efectúe. A tal efecto, deberá implantar un sistema electrónico que garantice en todo momento la transmisión inmediata de dicha información cuando sea oficialmente requerida.

2. La empresa naviera interesada solicitará la exención a la Dirección General de la Marina Mercante, adjuntando a la solicitud la documentación acreditativa del cumplimiento de lo dispuesto en apartado 1.

El mencionado órgano directivo podrá requerir a la empresa para que complete la documentación aportada u ordenar a la Capitanía Marítima competente la realización de las comprobaciones necesarias para verificar el cumplimiento de los citados requisitos, todo ello en el plazo de 15 días, transcurridos los cuales dictará la resolución que proceda.

3. La Dirección General de la Marina Mercante verificará periódicamente el cumplimiento de las condiciones exigidas en el apartado 1, y retirará con carácter inmediato una exención otorgada, por el incumplimiento sobrevenido de cualquiera de ellas, sin perjuicio de las posibles sanciones que puedan imponerse.

CAPÍTULO IV

Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar

Artículo 16. *Transmisión de la información relativa a determinados buques.*

1. Serán considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad

marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino los buques que se encuentren en alguno de los supuestos que a continuación se indican:

a) Los que, en el transcurso de su travesía, se hayan visto involucrados en incidentes o accidentes descritos en el artículo 17, hayan incumplido las obligaciones de notificación e información impuestas por este real decreto o hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los STM bajo responsabilidad de la Administración marítima española.

b) Aquellos respecto de los cuales se haya probado o se presuma que han efectuado vertidos voluntarios de hidrocarburos o que hayan cometido infracciones al Convenio MARPOL en aguas marítimas españolas.

c) Aquellos a los que se haya denegado el acceso a uno o más puertos de algún Estado miembro de la Unión Europea, que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro de conformidad con el apartado 1 del anexo I del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero.

2. Las estaciones costeras españolas que tengan información relevante sobre los buques citados en el apartado 1 la comunicarán a las estaciones costeras competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. La Administración marítima transmitirá a la Administración portuaria competente y, en su caso, al organismo designado por aquélla la información recibida de otros Estados miembros respecto de buques que se encuentren en las circunstancias previstas en el apartado 1.

4. La Administración marítima, teniendo en cuenta los inspectores disponibles, llevará a cabo, de oficio o a petición de otro Estado miembro, las inspecciones o verificaciones oportunas e informarán a todos los Estados miembros interesados de los resultados de aquéllas.

Artículo 17. *Notificación de incidentes y accidentes en el mar.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas internacionales y con objeto de prevenir o reducir riesgos significativos para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino, la Administración marítima efectuará el seguimiento y adoptará las medidas adecuadas para que los capitanes de los buques, que naveguen por la zona SAR bajo su responsabilidad o por la zona económica exclusiva, comuniquen inmediatamente a las estaciones costeras de otros Estados miembros de la Unión Europea, que se encuentren situadas en dicha zona geográfica, los extremos siguientes:

a) Cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, tales como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural.

b) Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación.

c) Cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral de un Estado

miembro, tales como vertidos o riesgo de vertidos de productos contaminantes en el mar.

d) Cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

2. El mensaje de aviso deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen y el de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del accidente o del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851 (20) de la OMI.

Artículo 18. *Medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables.*

1. Si las Capitanías Marítimas consideran que, en condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, existe un riesgo grave de contaminación de las aguas marítimas o de las zonas costeras españolas o de otros Estados o que existen riesgos para la vida humana, podrán adoptar las siguientes medidas:

a) Facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria afectada y que desee entrar o salir del puerto, siempre que ello sea posible, toda la información sobre el estado del mar y sobre las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que pueden entrañar para el buque, la carga, la tripulación y los pasajeros.

b) Cualesquiera otras medidas o decisiones que, sin perjuicio de la asistencia a los buques en peligro de conformidad con el artículo 20, se consideren adecuadas, tales como recomendar o prohibir, a un buque en particular o a todos los buques en general, la entrada o la salida del puerto, en las zonas afectadas, hasta que se haya determinado que ya no existen riesgos para la vida humana o para el medio ambiente.

c) Limitar al máximo, o prohibir si fuera necesario, que los buques carguen combustible en terminales sitas en sus aguas territoriales.

2. El capitán informará a la empresa naviera de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1 que, sin embargo, no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional tal como establece el Convenio SOLAS.

En los casos en que la decisión adoptada por el capitán no se ajuste a las medidas adoptadas en aplicación de lo previsto en el apartado 1, informará a la Capitanía Marítima competente sobre las razones que justifiquen su decisión. La Capitanía Marítima, en tal caso, podrá reconsiderar o mantener la autorización, prohibición o medida inicialmente acordada y comunicará, por cualquier medio, al capitán del buque la resolución finalmente adoptada, para su cumplimiento.

3. Las medidas adoptadas por las Capitanías Marítimas habrán de basarse en el pronóstico de las condiciones meteorológicas y del estado del mar facilitado por el Instituto Nacional de Meteorología.

Artículo 19. *Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar.*

1. La Administración marítima adoptará, en caso de incidente o accidente en el mar, las medidas apropiadas, de conformidad con las normas internacionales, para garantizar la seguridad marítima y de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino y costero.

2. Cuando la Administración marítima considere que, en caso de accidente o incidente de un buque de

los previstos en el artículo 17, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace al litoral o a los intereses de la zona costera afectada, a la seguridad de los demás buques, de sus tripulaciones, de los pasajeros o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá adoptar, entre otras, las medidas siguientes:

a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán del buque a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

3. El operador, la empresa naviera, el capitán del buque y el propietario de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo deberán prestar toda la cooperación que, con respeto al ordenamiento jurídico nacional e internacional, le sea requerida por la Administración marítima con la finalidad de reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

4. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código IGS informará a la empresa naviera, con base en dicho código, de cualquier incidente o accidente a los que se refiere el apartado 1 del artículo 17. En cuanto haya sido informada de tal situación, la empresa deberá ponerse en comunicación con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

Artículo 20. Lugares de refugio.

La Administración marítima, previa consulta a las partes interesadas e informe, que no será determinante, del ente público Puertos del Estado sobre las condiciones técnicas y de operatividad portuaria, elaborará planes para albergar, en las aguas bajo su jurisdicción, buques necesitados de asistencia. Dichos planes contendrán las determinaciones necesarias y los procedimientos que tengan en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales para garantizar que los buques necesitados de asistencia puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio sujeto a la autorización de la autoridad competente. Si la Administración marítima lo considera necesario y factible, dichos planes incluirán disposiciones para facilitar los recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación.

Los planes para acoger buques necesitados de asistencia deberán estar disponibles a petición de las partes interesadas.

Artículo 21. Autorización de la entrada de un buque en un lugar de refugio.

1. La Administración marítima no está obligada a conceder autorización para acceder a un lugar de refugio.

2. Cuando un buque necesitado de asistencia solicite autorización para acceder a un lugar de refugio situado en aguas marítimas españolas, la Administración marítima decidirá, de acuerdo con la información y los elementos de juicio disponibles en cada momento, otor-

gar la autorización cuando el daño que previsiblemente pueda derivarse de dicha medida sea inferior al que se seguiría de adoptarse otras medidas alternativas de auxilio al buque. En caso contrario denegará la autorización, motivando su resolución.

3. Cuando el buque, por su propia situación o por circunstancias externas, presente riesgos de incendio, explosión, avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad, varada o cualquier otro que pueda suponer peligro para la vida de las personas o daños al medio ambiente marino o a los recursos naturales, la autorización de acceso al lugar de refugio podrá condicionarse en función de la valoración de las circunstancias que se enumeran en los apartados 4 y 5 de este artículo y de la prestación de la garantía regulada en el artículo 22.

Las actividades de salvamento para salvaguardar la vida o la integridad física de las personas embarcadas serán llevadas a cabo, en todo caso, por la Administración marítima de forma inmediata e incondicional, siempre que la situación así lo requiera.

4. La Administración marítima elaborará protocolos de actuación en los que se analicen objetivamente las ventajas e inconvenientes que conllevaría permitir el acceso de un buque necesitado de ayuda, ponderando las siguientes variables:

a) Suceso desencadenante de la emergencia (incendio, explosión, avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad o varada, entre otros).

b) Evaluación de los riesgos asociados a dicho suceso combinando los siguientes factores:

1.º Personales: tales como la seguridad de las personas a bordo, distancia de las zonas pobladas más cercanas y la densidad de población.

2.º Ambientales: zonas de alto valor ecológico, hábitats y especies protegidas y otros similares.

3.º Socioeconómicos: existencia de instalaciones industriales o de actividades comerciales en las cercanías, el interés turístico de la zona, explotación de pesquerías o de actividad de marisqueo, entre otros.

4.º Condicionantes naturales y físicas: vientos dominantes, condiciones meteorológicas y estado de la mar, batimetría, variaciones estacionales, características náuticas (espacio de maniobra, restricciones impuestas por las dimensiones del buque) y otras similares, así como obras marítimas.

5.º Medios de actuación: tales como órganos y entidades administrativas competentes y funciones que desempeñan, existencia o no de servicio de practicaje, número y potencia de remolcadores disponibles, instalaciones y medios de ayuda a la navegación y a la maniobra, medios de evacuación medios de carga y descarga adecuados para el tipo de mercancías a bordo.

6.º Consecuencias previsibles que puedan derivarse de la utilización del lugar de refugio en función de cada posible suceso desencadenante.

5. Cuando se produzca una petición de acceso a un lugar de refugio, la Administración marítima, partiendo de los elementos de juicio dimanantes del protocolo específico de actuación aplicable al caso, adoptará la decisión que proceda.

De no existir un protocolo adecuado para la emergencia en curso, evaluará las circunstancias del caso con el fin de llegar a la conclusión mencionada en el apartado 2, utilizando los siguientes elementos de juicio:

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

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

c) Distancia y tiempo estimado de navegación hasta un lugar de refugio.

d) Presencia o ausencia del capitán en el buque y colaboración en el siniestro de toda la dotación con las autoridades competentes.

e) Número de los demás tripulantes u otras personas que se encuentran a bordo en funciones de auxilio o por cualquier otro motivo y una evaluación de los factores humanos, incluida la fatiga.

f) Si el buque está o no asegurado, incluida la responsabilidad civil, y, si lo estuviera, identificación del asegurador, y los límites de responsabilidad aplicables si los hubiera.

g) Renuncia al beneficio de limitación o exoneración de responsabilidad por parte de quien lo invoque para el caso de aceptación del refugio.

h) Conformidad del capitán, operador o de la empresa naviera con las propuestas de la Administración marítima sobre continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio.

i) Conformidad y justificación técnica de la sociedad de clasificación emisora del correspondiente certificado de clase, así como de los salvadores, si los hubiera, en cuanto a continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio.

j) Prestación de la garantía financiera exigida o de las medidas provisionales al respecto.

k) Contratos de salvamento suscritos por el capitán, operador o empresa naviera.

l) Información sobre las intenciones del capitán y/o la empresa que vaya a prestar el salvamento.

m) Designación de un representante de la empresa naviera en España con aceptación de su domicilio para notificaciones.

Artículo 22. *Constitución de la garantía.*

1. La autorización de entrada de un buque en peligro a un lugar de refugio podrá condicionarse también a la prestación de una garantía financiera, cuando se produzca cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 21.3.

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

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

3. Si no fuera posible formalizar inmediatamente la garantía, por tratarse de día inhábil u hora intempestiva, el operador, el expedidor, el salvador el agente o la persona en quien deleguen extenderá un cheque librado

por una entidad financiera o aportará un aval, a primer requerimiento y sin beneficio de excusión, o cualquier otra garantía de efectos equivalentes a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante por la cuantía que corresponda de acuerdo con el baremo establecido en el artículo 23, hasta tanto sea posible prestar la garantía, en cuyo momento se procederá a la devolución de aquélla.

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

Artículo 23. *Cuantía y ejecución de la garantía.*

1. Para los buques tanque que transporten mercancías con las características reseñadas en el Reglamento (CE) n.º1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, la cuantía de la garantía será la siguiente:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta siete millones de euros, y por cada unidad de arqueo que exceda de 2.000 GT, hasta 10.000 euros.

2. Para el resto de los buques, la cuantía de la garantía será la siguiente:

Buques cuyo arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta 2,5 millones de euros, y por cada unidad de arqueo que exceda de 2.000 GT, hasta 600 euros.

3. El montante de la garantía, que deberá satisfacer los fines previstos en el artículo 22.2, se determinará teniendo en cuenta el costo íntegro de los daños previsibles que pudieran producirse, en razón de la naturaleza y cantidad de la carga transportada y características y estado del buque, con los límites máximos fijados en los dos apartados anteriores.

4. Si, constituida la garantía, no se ocasionaran finalmente daños ni se generaran costes de los cubiertos por aquélla, la Dirección General de la Marina Mercante liberará la garantía.

En caso contrario, podrá librar cargos contra ésta por los daños o costes ocasionados. Si la cantidad ejecutada no fuera suficiente para hacer frente en cualquier cuantía a todos los daños y perjuicios ocasionados, el operador, el agente, el expedidor o el salvador satisfarán dichos daños de la manera más rápida posible.

Artículo 24. *Procedimiento de actuación.*

1. La competencia para otorgar la autorización de acceso de un buque a un lugar de refugio corresponde al Director General de la Marina Mercante, quien podrá delegar su ejercicio en el capitán marítimo en cuya circunscripción se encuentre el buque.

2. El procedimiento se iniciará a solicitud del capitán del buque afectado o de un representante del operador o de la empresa naviera, quienes deberán indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia, facilitando cuanta información estimen relevante, así como aquella otra que les sea requerida por la Capitanía Marítima.

3. La Capitanía Marítima realizará cuantos actos de instrucción considere necesarios para fundamentar la decisión final, incluyendo, en su caso, una inspección del buque. En particular, podrá proponer que se condicione la entrada del buque a la concurrencia de las circunstancias que se precisan en el artículo 21 o a la prestación de la garantía regulada en los anteriores artículos.

4. La resolución que autorice el acceso a un lugar de refugio deberá ser expresamente acordada y podrá, por causa de urgente necesidad, adoptarse verbalmente y sin sujeción a formalidades especiales, sin perjuicio de la obligación de notificar a los interesados el acto y su motivación por escrito a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en un plazo no superior a 96 horas.

5. Contra la resolución, que pondrá fin a la vía administrativa, podrán los interesados interponer recurso de reposición.

6. En el supuesto de que no sea autorizada la entrada del buque en el lugar de refugio, la Administración marítima, si lo estimara necesario, establecerá las medidas alternativas que considere adecuadas en orden a proteger los bienes jurídicos, tanto públicos como privados, que puedan verse comprometidos por la situación precaria del buque o de su carga y por las circunstancias externas, fundamentalmente de tipo meteorológico, que afecten o puedan afectar al buque.

Artículo 25. *Información a las partes interesadas.*

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

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

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

CAPÍTULO V

Medidas complementarias

Artículo 26. *Publicidad e información relativas a los organismos competentes.*

La Administración marítima informará periódicamente al sector marítimo sobre aquellos datos que se estimen relevantes, en especial acerca de la zona geográfica de competencia de los diferentes órganos responsables, de los procedimientos para notificar la información prevista en este real decreto y sus destinatarios.

Artículo 27. *Medidas de policía administrativa.*

La Administración marítima podrá denegar la entrada en puerto de aquellos buques que falseen, no trasmitan o transmitan de forma incorrecta o incompleta la información regulada en este real decreto, cuando ello comprometa gravemente la seguridad de la navegación marítima o suponga un peligro grave para el medio ambiente marino.

Artículo 28. *Inspecciones, sanciones y transmisión de la información.*

1. Se inspeccionará periódicamente el funcionamiento de los sistemas telemáticos establecidos en cumplimiento de este real decreto y, en particular, su capacidad para cumplir los requisitos de recepción y envío sin demora, de forma ininterrumpida, de la información notificada según lo dispuesto en los artículos 13 y 16.

2. Las acciones y omisiones que contravengan lo dispuesto en este real decreto constituyen infracciones administrativas tipificadas en el capítulo III del título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

3. La Administración marítima informará sin demora al Estado de abanderamiento y a cualquier otro Estado afectado de las medidas adoptadas en aplicación de lo dispuesto en los artículos 17 y 19 y de las sanciones, en su caso, impuestas.

4. Cuando, con ocasión de un incidente o accidente a los que se refiere el artículo 17, se compruebe que la empresa naviera no ha podido establecer ni mantener un enlace con el buque o con las estaciones costeras competentes, la Administración marítima informará de ello al Estado que haya expedido o en cuyo nombre se haya expedido el documento IGS de conformidad y el certificado asociado de gestión de la seguridad.

5. Si la gravedad del fallo demuestra la existencia de un defecto importante en el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad de una empresa naviera establecida en España, la Dirección General de la Marina Mercante iniciará de inmediato el procedimiento de revocación del documento de conformidad o del certificado asociado de gestión de la seguridad que hayan sido expedidos en España.

Disposición adicional primera. *Confidencialidad de la información.*

La Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente adoptarán las medidas necesarias para asegurar la confidencialidad de la información que le sea transmitida en aplicación de este real decreto.

Disposición adicional segunda. *Sistema EDI de transmisión de información.*

La transmisión de la información que los capitanes, navieros u operadores de los buques deban de cursar a las autoridades portuarias o marítimas, así como la que se curse por estas últimas a las de los restantes Estados miembros de la Unión Europea se hará, preferentemente, a través del sistema EDI.

Disposición adicional tercera. *Extinción de exenciones.*

Quedan extinguidas las exenciones concedidas a los transbordadores de carga rodada o a las naves de pasaje de gran velocidad en virtud del artículo 4.d) del Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje, aprobado por el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre.

Disposición adicional cuarta. *Buques de titularidad pública.*

Por orden del Ministro de Fomento se determinará el procedimiento conforme al cual los buques de titu-

laridad o uso públicos a los que se refiere el artículo 2.2 pueden acceder a los lugares de refugio. La orden ministerial será aprobada conjuntamente por los Ministros de Defensa y de Fomento cuando los citados buques estén adscritos a la defensa nacional.

Disposición adicional quinta. Aprobación de planes y protocolos sobre lugares de refugio.

En el plazo de dos años la Administración marítima adaptará los planes existentes a las directrices de la OMI y aprobará los planes y protocolos sobre lugares de refugio previstos en este real decreto, que deberán abarcar todo el litoral español.

Dicha operación se llevará a cabo con criterios homogéneos a los seguidos por las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

Disposición adicional sexta. Regulación de las comunicaciones.

Para garantizar la efectividad de las obligaciones de cooperación en materia de intercambio de información a las que se refiere el artículo 14, por orden del Ministro de Fomento se regularán las comunicaciones entre las autoridades competentes nacionales, y entre éstas y las de los Estados miembros de la Unión Europea.

El ente público Puertos del Estado actuará como enlace de comunicación, y le corresponderá el establecimiento y mantenimiento de los necesarios sistemas de información e intercambio de datos.

Disposición transitoria única. Plazo de establecimiento de los equipos e instalaciones.

1. La Administración marítima pondrá en funcionamiento gradualmente, de acuerdo con el calendario previsto en la sección I del anexo II, los equipos e instalaciones en tierra adecuados para recibir y utilizar la información de los sistemas SIA, teniendo en cuenta el radio de acción necesario para la transmisión de dicha información.

2. El proceso de establecimiento de los equipos y de las instalaciones en tierra a los que se refiere el artículo 9 habrá de culminarse no más tarde del 31 de diciembre de 2007 y deberá estar en condiciones para transmitir la información e intercambiarla con los sistemas de los restantes Estados miembros de la Unión Europea un año después.

3. Las Administraciones marítima y portuaria coordinarán el posible aprovechamiento de los sistemas SIA como elementos de señalización marítima y ayuda a la navegación.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogados el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos marítimos nacionales, y el Real Decreto 701/1999, de 30 de abril, que modifica el anterior, así como cuantas disposiciones del mismo e inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. Habilitación competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1.20.^a de la Constitución en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. Habilitación normativa.

El Ministro de Fomento aprobará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto y, en particular, adaptará el contenido de los anexos a las necesidades de protección de la seguridad de la navegación y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y a lo que establezcan las normas internacionales en dicha materia.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Dado en Madrid, a 6 de febrero de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Lista de la información que deberá notificarse

1. Información que deberá notificarse con base en el artículo 4. Información general.

a) Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).

b) Puerto de origen y de destino.

c) Día y hora probable de llegada al puerto de destino o a la zona de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos según lo requiera la autoridad competente, y día y hora probable de salida de dicho puerto.

d) Número total de personas a bordo.

e) Copia del certificado de gestión de la seguridad (IGS).

2. Información que deberá notificarse con base en el artículo 12. Información sobre la carga.

a) La denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas, cuando existan, precedidos de las letras «UN», las categorías de riesgo según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque necesario para las cargas CNI, tal como se definen en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS, las cantidades de dichas mercancías y, si se están transportando en unidades de transporte de carga que no sean cisternas, su número de identificación. Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga. Estos datos no sustituyen a la documentación que se debe de presentar de conformidad con el Código IMDG, cuando éste sea de aplicación.

b) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

3. Información que deberá notificarse con base en el artículo 13.

A. Información general.

a) Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).

b) Puerto de origen y de destino, con especificación de quiénes sean el expedidor y el receptor concreto de la carga.

c) Para un buque que abandone un puerto español, hora probable de salida del puerto de salida o de la zona de espera de los buques y de embarque y desem-

barque de los prácticos según lo requiera la autoridad competente, y hora probable de llegada al puerto de destino.

d) Para un buque procedente de un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino a un puerto español, hora probable de llegada al puerto de destino o a la zona de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos según lo requiera la autoridad competente.

e) Número total de personas a bordo.

f) Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

B. Información relativa a la carga.

a) Ficha de datos de seguridad con la denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas, cuando existan, precedidos de las letras «UN», las categorías de riesgo según la OMI siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque tal como la define el Código CNI, tal como se define en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS, las cantidades de dichas mercancías, su localización a bordo y, si se están transportando en unidades de transporte de carga que no sean cisternas, su número de identificación; procedimientos de emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía, así como la dirección en la que se pueda obtener información detallada sobre la carga.

b) Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque.

c) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

4. Información mencionada en el artículo 5.

A. Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).

B. Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

C. Fecha y hora.

D. Posición en latitud y longitud o marcación exacta y distancia en millas náuticas desde una señal claramente identificada.

E. Rumbo.

F. Velocidad.

G. Puerto de origen, con especificación de quienes sean el expedidor y el receptor de la carga.

H. Puerto de destino y hora probable de llegada.

I. Carga y, si hay mercancías peligrosas a bordo, cantidad y clase según la OMI.

J. Dirección para la comunicación de información relativa a la carga.

K. Número total de personas a bordo.

L. Cualquiera otra información relevante, en especial la siguiente:

Características y cantidad estimada del combustible para los buques que transporten más de 5000 toneladas de combustible.

Condiciones de navegación.

Copia del certificado de gestión de la seguridad (IGS).

5. El capitán del buque informará inmediatamente a la Administración marítima o a la Administración portuaria correspondiente de cualquier modificación en la información notificada en virtud de este anexo.

ANEXO II

Prescripciones aplicables al equipo de a bordo

I. Sistemas de identificación automática (SIA).

1. Buques construidos después del 1 de julio de 2002.

Los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, y todos los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto español estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 6.

2. Buques construidos antes del 1 de julio de 2002.

Los buques de pasaje, con independencia de su tamaño, están obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 6.

Los restantes buques, siempre que tengan un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, estén construidos antes del 1 de julio de 2002 y hagan escala en un puerto español, lo estarán de acuerdo con el calendario siguiente:

a) Buques tanque: a más tardar con ocasión de la primera revisión del material de seguridad efectuada después del 1 de julio de 2003.

b) Buques distintos de los de pasaje y buques tanque, de un arqueo bruto igual o superior a 50.000 toneladas: a más tardar el 1 de julio de 2004.

c) Buques distintos de los de pasaje y buques tanque de un arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas, pero inferior a 50.000: a más tardar el 1 de julio de 2005, o, en lo que respecta a los buques utilizados en travesías internacionales, en cualquier otra fecha anterior acordada por la OMI.

d) Buques distintos de los de pasaje y buques tanque, de un arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 10.000: a más tardar el 1 de julio de 2006, o, en lo que respecta a los buques utilizados en travesías internacionales, en cualquier otra fecha anterior acordada por la OMI.

e) Buques distintos de los de pasaje y buques tanque, de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 3.000: a más tardar el 1 de julio de 2007, o, en lo que respecta a los buques utilizados en travesías internacionales, en cualquier otra fecha anterior acordada por la OMI.

La Administración marítima podrá eximir a los buques de pasaje de un arqueo bruto inferior a 300 toneladas utilizados para la navegación entre puertos españoles de la aplicación de los requisitos relativos a AIS establecidos en este anexo.

II. Sistema de registro de los datos de la travesía (RDT).

1. Los buques de las categorías a), b) y c) siguientes que hagan escala en un puerto español deberán ir equipados con un sistema de registro de los datos de la travesía que cumpla las normas de funcionamiento previstas en la Resolución A.861(20) de la OMI y las normas de ensayo definidas en la norma n.º 61996 de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI):

a) Buques de pasaje construidos a partir del 1 de julio de 2002: a más tardar el 5 de agosto de 2002.

b) Buques de pasaje distintos de transbordadores de pasaje de carga rodada, construidos antes del 1 de julio de 2002: a más tardar el 1 de enero de 2004.

c) Buques, que no sean de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002: a más tardar el 5 de agosto de 2002.

2. Los transbordadores de carga rodada construidos antes del 1 de julio de 2002 deberán ir equipados con el mencionado sistema, a más tardar, con motivo de la primera revisión efectuada a partir del 1 de julio de 2002.

3. Los buques de las categorías a) y b) siguientes construidos antes del 1 de julio de 2002 deberán, siempre que hagan escala en un puerto español, estar equipados con un sistema de registro de los datos de la travesía que cumpla las normas pertinentes de la OMI:

a) Los buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 20.000 toneladas: a más tardar en la fecha fijada por la OMI, o, a falta de una decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2007.

b) Los buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 20.000 toneladas, a más tardar en la fecha fijada por la OMI, o, a falta de una decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2008.

4. La Administración marítima podrá eximir a los buques de pasaje utilizados en navegaciones entre puertos españoles en zonas marítimas B, C y D según la clasificación del artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, de los requisitos relativos al registro de los datos de la travesía exigida en este real decreto.

ANEXO III

Mensajes electrónicos

1. El Ministerio de Fomento establecerá y mantendrá la necesaria infraestructura que permita la transmisión, recepción y conversión de datos entre sistemas que utilicen XML o sintaxis Edifact, basados en Internet o instalaciones de comunicación X.400.

2. Los procedimientos aplicados y la infraestructura deberán incorporar las obligaciones de intercambio de notificación y de información derivadas de otras normas, tales como el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

ANEXO IV

Medidas que pueden adoptarse en caso de riesgo para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente (en aplicación del artículo 19.1)

Cuando, a raíz de un accidente o de circunstancias del tipo descrito en el artículo 17 que afecten a un buque, la Administración marítima considere que, de conformidad con el derecho internacional, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace a su litoral o intereses conexos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros, o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá, entre otras cosas:

a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practica-

o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

e) Cualesquiera otras medidas que la Administración marítima considere necesarias para salvaguardar la vida humana en la mar y la protección y lucha contra la contaminación del medio marino.

2753 *REAL DECRETO 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.*

El riesgo potencial de accidentes con derrames de hidrocarburos en el mar durante las operaciones de carga, descarga, transbordo y manipulación de crudos y productos petrolíferos a bordo de los buques y en los terminales de las refinerías, o en las maniobras de suministro de combustibles en fondeaderos y muelles de los puertos españoles, hace aconsejable revisar las normas existentes en la materia, con el objeto de asegurar el adecuado nivel de preparación y respuesta en los terminales petrolíferos marinos, instalaciones que manipulan la mayoría de los crudos y productos petrolíferos que entran en el país, para, de un lado, tratar de reducir en lo posible los riesgos de derrames, y por otro, contar con los medios adecuados de lucha contra la contaminación en los casos en que dichos sucesos se produzcan.

En este sentido, el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), ratificado por España el 3 de diciembre de 1993, determina en su artículo 3, apartados 2 y 3, que tanto las instalaciones mar a dentro como los puertos marítimos y las instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas a la jurisdicción de una de las partes del convenio deberán disponer de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Los mencionados planes constituyen, a los efectos de aplicación de la Orden del Ministro de Fomento, de 23 de febrero de 2001, por la que se aprueba el Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental, los denominados «planes interiores de contingencias».

Por otro lado, el mencionado Convenio OPRC 90 establece en su artículo 6.2.a) que debe existir «un nivel mínimo de equipo preemplazado de lucha contra los derrames de hidrocarburos en función de los riesgos previstos y programas para su utilización».

En el ámbito de la legislación nacional, este real decreto se encuadra en el artículo 6.1.f) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que reserva como ámbito material de marina mercante la prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y demás instalaciones que se encuentren situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y la protección del medio ambiente marino.

El cumplimiento de la normativa anterior sólo puede llevarse a cabo con eficacia mediante la planificación, puesta en práctica, seguimiento y control de una serie de medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, dotando, en este aspecto, de contenido específico a las previsiones del artículo 86.2 de la citada Ley 27/1992, de 24 de noviembre, cumpliendo igualmente con las prescripciones del artículo 60 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Este real decreto recoge una serie de aspectos técnicos y administrativos que afectan a todas las opera-