

o número total de persoas a bordo e o número de persoas que caben nos botes salvavidas. Cada balsa será aprobada pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións da OMI na súa circular MSC/Circ.809.

7 Botes de rescate rápidos

- 1 Polo menos un dos botes de rescate dos buques de pasaxe de transbordo rodado será de tipo rápido e aprobado pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións aprobadas pola OMI na súa circular MSC/Circ.809.
- 2 Cada bote de rescate rápido disporá dun dispositivo de posta na auga idóneo aprobado pola Administración do Estado de abandeiramento. Ao aprobar tal dispositivo, a Administración do Estado de abandeiramento terá en conta que os botes de rescate rápidos están destinados a ser postos na auga e recuperados incluso en condicións meteorolóxicas moi desfavorables, así como tamén as recomendacións da OMI.
- 3 Polo menos dúas tripulacións por cada bote de rescate rápido recibirán formación e efectuarán exercicios periódicos, tendo en conta o estipulado na sección A-VI/2, táboa A-VI/2-2, "Especificacións das normas mínimas de competencia no manexo de botes de rescate rápidos" do Código de formación, titulación e garda para a xente do mar (STCW) e as recomendacións aprobadas pola OMI na súa Resolución A.771 (18) na súa versión emendada. Tamén se incluírán na formación e os exercicios todos os aspectos do rescate, o manexo, a manobra e o funcionamento das ditas naves en diversas condicións e o seu endereitamento en caso de envorcadura.
- 4 En caso de que a disposición ou as dimensións dun buque de pasaxe de transbordo rodado existente sexan tales que impidan a instalación do bote de rescate rápido prescrito no punto 3.1, poderase instalar un bote dese tipo en lugar dun bote salvavidas existente que reúna os requisitos para se considerar bote de rescate ou bote para uso nunha emerxencia, sempre que se cumpran as condicións seguintes:
 - 1 Que o bote de rescate rápido instalado dispoña dun dispositivo de posta na auga que se axuste ao estipulado no punto 3.2.
 - 2 Que a capacidade das embarcacións de supervivencia perdida a causa da substitución antedita sexa compensada mediante a instalación de balsas salvavidas capaces de transportar polo menos un número de persoas igual ao que transportaría o bote salvavidas que se substitúe, e
 - 3 Que tales balsas salvavidas utilicen os dispositivos de posta na auga ou os sistemas marítimos de evacuación existentes.

8 Medios de rescate

- 1 Todo buque de pasaxe de transbordo rodado estará equipado con medios adecuados para rescatar da auga os superviventes e trasladalos desde os botes de rescate ou as embarcacións de supervivencia ao buque.
- 2 O medio para trasladar os superviventes poderá formar parte dun sistema marítimo de evacuación ou dun sistema previsto para fins de salvamento. Estes medios serán aprobados pola Administración do Estado de abandeiramento tendo en conta as recomendacións da OMI na súa circular MSC/Circ.810.

- 3 Se a rampla dun sistema marítimo de evacuación constitúe un medio para trasladar os superviventes desde a plataforma á cuberta do buque, a rampla estará dotada de pasamáns ou escadas que faciliten a subida por ela.

9 Chalecos salvavidas

- 1 Non obstante o prescrito nas regras III/7.2 e III/22.2 do Convenio SOLAS, disporase un número suficiente de chalecos salvavidas nas proximidades dos postos de reunión para que os pasaxeiros non teñan que regresar aos seus camarotes a recoller os chalecos.
- 2 Nos buques de pasaxe de transbordo rodado, todos os chalecos salvavidas irán provistos dunha luz que cumpra o disposto no punto 2.2.3 do Código LSA.»

2752 *REAL DECRETO 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.* («BOE» 39, do 14-2-2004.)

O 27 de xuño de 2002 foi aprobada a Directiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, relativa ao establecemento dun sistema comunitario de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo e pola que se derroga a Directiva 93/75/CEE do Consello, que constitúe unha importante iniciativa orientada á implantación dun sistema europeo uniforme de control da navegación marítima, que faga compatible a liberdade de navegación nas augas comunitarias coa protección da seguridade marítima e a prevención da contaminación do medio mariño.

O precedente inmediato da devandita norma encóntrase na Directiva 93/75/CEE do Consello, do 13 de setembro de 1993, sobre condicións mínimas exixidas aos buques con destino aos portos marítimos da Comunidade ou que saian deles e transporten mercadorías perigosas ou contaminantes, que estableceu un sistema en virtude do cal as autoridades competentes dos estados membros reciben información sobre os buques con orixe ou destino en portos comunitarios que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes, así como dos accidentes acaecidos no mar. A transposición da devandita directiva levouse a cabo mediante o Real decreto 1253/1997, do 24 de xullo, sobre condicións mínimas exixidas aos buques que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes, con orixe ou destino en portos marítimos nacionais.

A Directiva 2002/59/CE pretende, en primeiro termo, establecer un sistema máis completo e integrado de seguimento e de información do tráfico marítimo. Tamén obriga a utilizar avances tecnolóxicos fundamentais para a seguridade marítima, tales como os que permiten unha identificación automática dos buques (sistema SIA) ou rexistrar os datos da travesía (sistema RDT ou «caixas negras») para facilitar as investigacións posteriores a un accidente marítimo.

Outra novidade importante da Directiva 2002/59/CE consiste en abordar a regulación da asistencia aos buques que se encontren en situación de perigo en consonancia coas directrices aprobadas pola Asemblea da Organización Marítima Internacional (en diante OMI) o 5 de decembro de 2003, mediante a Resolución A. 949(23) sobre directrices relativas a lugares de refuxio para barcos necesitados de asistencia, conforme as cales, se ben os estados ribeiregos non están obrigados a autorizar o acceso dos buques a un lugar de refuxio, si deben sopesar equilibradamente os factores que a devandita medida leva consigo, razón pola cal a Directiva 2002/59/CE lles

impón aos estados membros o deber de elaboraren plans para albergar nas augas baixo a súa xurisdición buques en perigo.

O artigo 108 da Lei 62/2003, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, iniciou a incorporación ao ordenamento español da Directiva 2002/59/CE, ao prever que os órganos competentes en materia de mariña mercante poderán establecer condicións para autorizar a entrada dun buque que solicite refuxio nun porto ou lugar de abrigo, coa finalidade de protexer adecuadamente a seguridade das persoas, do tráfico marítimo, do ambiente ou dos bens afectados, e ao establecer que a devandita medida, da que as eventuais consecuencias resultan de imposible avaliación previa, poderá quedar igualmente condicionada á prestación dunha garantía económica por parte do propietario, do operador ou do cargador do buque.

Este real decreto ten por finalidade completar a incorporación ao ordenamento xurídico español da Directiva 2002/59/CE e, ao mesmo tempo, desenvolver o mandato contido no artigo 108 da Lei 62/2003, do 30 de decembro. Non sendo obrigatorio, como se indicou, o outorgamento de autorización aos buques que soliciten acceso a un lugar de refuxio, mediante este real decreto determínanse os criterios e as regras conforme os cales a autoridade marítima debe actuar cando un buque necesitado de auxilio solicite a entrada, para que o prexuízo que previsiblemente poida derivar do acceso ao lugar de refuxio sexa inferior ao que se seguiría de se utilizaren outras medidas alternativas de auxilio ao buque.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, coa aprobación previa da ministra de Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 6 de febreiro de 2004,

DISPÓN O :

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto o establecemento dun sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo en augas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, coa finalidade de incrementar a seguridade marítima e a eficacia do devandito tráfico, mellorar a capacidade de resposta da Administración marítima aos problemas, accidentes ou situacións potencialmente perigosas no mar, incluídas as operacións de busca e rescate e contribuír a unha máis pronta detección e a unha mellor prevención da contaminación que poida ser ocasionada polos buques.

2. Os capitáns, os operadores e os axentes dos buques, así como os expedidores ou os propietarios de mercadorías perigosas ou contaminantes transportadas a bordo daqueles quedarán obrigados ao cumprimento dos requisitos e condicións que se establecen neste real decreto. A Administración marítima adoptará as medidas de policía administrativa e de índole sancionadora que, para tal efecto, resulten necesarias.

Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto aplicaráselles aos buques de arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas, sempre que expresamente non se estableza outra cousa distinta.

2. Non será de aplicación, sen prexuízo do establecido na disposición adicional cuarta, 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.

4. Para efectos da aplicación das regras de notificación e seguimento de buques, non se considerarán como mercadoría suxeita ás obrigas que se regulan neste real decreto as provisións e o equipamento a bordo dos buques e o combustible para uso propio en cantidades inferiores a 5000 toneladas.

Artigo 3. *Definicións.*

Para efectos deste real decreto, entenderase por:

a) Instrumentos internacionais pertinentes: os instrumentos seguintes que estivesen en vigor o 27 de xuño de 2002:

1.º MARPOL: o convenio internacional para a prevención da contaminación polos buques, de 1973, e o seu protocolo de 1978.

2.º SOLAS: o convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar, así como os protocolos e emendas correspondentes.

3.º O convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969.

4.º O convenio internacional relativo á intervención en mar aberto en casos de accidentes que causen unha contaminación por hidrocarburos, de 1969, e o Protocolo de 1973 relativo á intervención en mar aberto en casos de contaminación por substancias distintas dos hidrocarburos.

5.º Convenio SAR: o convenio internacional sobre busca e salvamento marítimos, de 1979.

6.º Código IGS: o código internacional de xestión da seguridade.

7.º Código IMDG: o código marítimo internacional para o transporte de mercadorías perigosas.

8.º Código CIQ: o código internacional da OMI para a construción e o equipamento de buques que transporten produtos químicos perigosos a granel.

9.º Código CIG: o código internacional da OMI para a construción e o equipamento de buques que transporten gases licuados a granel.

10.º Código BC: o código da OMI de prácticas de seguridade relativas ás cargas sólidas a granel.

11.º Código CNI: o código da OMI para a seguridade do transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio e residuos radioactivos de alto índice de radioactividade en cargas a bordo dos buques.

12.º Resolución A 851(20) da OMI: a Resolución 851(20) da Organización Marítima Internacional titulada «Principios xerais para os sistemas de notificación de buques e requisitos de notificación de buques, incluídas as directrices para notificar sucesos en que interveñan mercadorías perigosas, substancias prexudiciais ou contaminantes do mar».

b) Operador: o propietario ou armador do buque.

c) Salvadores: compañía contratada polo operador ou pola empresa naval para tratar de salvar o buque e a carga.

d) Axente: o consignatario do buque e, en xeral, toda persoa encargada ou autorizada para entregar información en nome do operador do buque.

e) Expedidor: toda persoa física ou xurídica que celebre ou no nome ou por conta da cal se celebre cun transportista un contrato de transporte de mercadorías por mar.

f) Empresario ou empresa naval: a persoa física ou xurídica que, utilizando buques mercantes propios ou alleos, se dedique á súa explotación, mesmo cando iso

non constitúa a súa actividade principal, baixo calquera modalidade admitida polos usos internacionais.

g) Buque: todos os buques ou embarcacións que naveguen por mar.

h) Mercadorías perigosas: son as seguintes:

1.^a As mercadorías clasificadas no Código IMDG, incluídas as radioactivas ás que se fai referencia no Código CNI.

2.^a As substancias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do Código CIQ.

3.^a Os gases licuados enumerados no capítulo 19 do Código CIG.

4.^a As substancias sólidas referidas no apéndice B do Código BC.

5.^a As mercadorías para o transporte das cales se establecesen as condicións previas apropiadas segundo o disposto no punto 1.1.3 do Código CIQ ou do punto 1.1.6 do Código CIG.

i) Mercadorías contaminantes:

1.^a Os hidrocarburos segundo a definición do anexo I do convenio MARPOL.

2.^a As substancias nocivas líquidas, segundo se definen no anexo II do convenio MARPOL.

3.^a As substancias prexudiciais segundo se definen no anexo III do convenio MARPOL.

j) Unidades de transporte de carga: os vehículos para o transporte de mercadorías por estrada, os vagóns para o transporte de mercadorías por ferrocarril, os contedores, os vehículos cisterna de estrada, os vagóns cisterna ou as cisternas móbiles.

k) Enderezo: a denominación social ou o nome e os enlaces de comunicación que permitan establecer contacto en caso de necesidade co operador, o axente, a Administración marítima, Portos do Estado ou a entidade xestora do porto ou outra persoa ou organismo habilitado en posesión de información detallada sobre a carga do buque.

l) Administración marítima: a Dirección Xeral da Mariña Mercante e, baixo á súa dirección, as capitánías marítimas e a entidade pública empresarial Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima (SASEMAR).

m) Administración portuaria: o ente público Portos do Estado e as autoridades portuarias no ámbito da Administración xeral do Estado, e os órganos portuarios correspondentes respecto dos portos dependentes das comunidades autónomas.

n) Lugar de refuxio: un porto ou parte do porto, calquera atracadoiro ou ancoradoiro sexa natural ou artificial, ou ben calquera outra zona que estableza a Administración marítima para acoller buques necesitados de asistencia.

ñ) Estación costeira: os centros de coordinación de salvamento adscritos á entidade pública empresarial Sociedade de Salvamento y Seguridade Marítima (SASEMAR).

o) Servizo de tráfico marítimo (STM): o que se establece para mellorar a seguridade e a eficacia do tráfico marítimo e para protexer o ambiente mariño, con capacidade de actuar sobre o tráfico e de responder ás situacións que en relación con este se formulan na zona STM.

p) Sistemas de organización do tráfico: todo sistema dunha ou varias rutas ou segmentos destas establecidas para reducir o risco de accidentes, incluíndo os dispositivos de separación de tráfico, as rutas en sentido dobre, as derrotas recomendadas, as zonas que se deben evitar, as zonas de tráfico costeiro, os xiros, as zonas de precaución e as derrotas de augas profundas.

q) Buques históricos ou de época: toda clase de buques históricos e as súas réplicas, incluídas as deseñadas para fomentar e promover os oficios tradicionais e a náutica, que serven como monumentos culturais vivos,

governados consonte os principios tradicionais da náutica e a técnica.

r) Accidente: o definido como tal no Código da OMI para a investigación dos accidentes e incidentes marítimos.

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

t) RDT: sistema rexistrador de datos da travesía.

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

v) Sistema obrigatorio de notificación de buques: as zonas, rutas ou segmentos destas previamente delimitadas e aprobadas como tales pola OMI, en que os buques que as percorran ou atravesen quedan obrigados a lle notificar á Administración marítima os datos que se consideran relevantes para efectos de preservar a seguridade marítima e a integridade do medio mariño.

w) Augas marítimas españolas: aquelas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.

CAPÍTULO II

Notificación e seguimento dos buques

Artigo 4. *Notificación previa á entrada nos portos españois.*

1. O operador, axente ou capitán dun buque con destino a un porto español notificaralle a información recollida no punto 1 do anexo I á entidade xestora do porto, polo menos con 24 horas de antelación á chegada ao porto ou no momento en que o buque abandone o porto anterior, se a duración da travesía é inferior a 24 horas, ou ben en canto a devandita información estea dispoñible, se o porto de escala non se coñece ou cambiou durante a travesía.

2. Os buques procedentes dun porto extracomunitario e con destino a un porto español que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes deberán cumprir as obrigas de notificación previstas no artigo 13.

Artigo 5. *Seguimento dos buques que penetren na zona de sistemas obrigatorios de notificación de buques.*

1. Sempre que se implantase un sistema obrigatorio de notificación de buques, adoptado pola OMI segundo o disposto na regra 11 do capítulo V do convenio SOLAS e aplicado por un ou varios estados, dos que polo menos un sexa membro da Unión Europea, a Administración marítima adoptará as medidas pertinentes para que os buques que entren no ámbito do devandito sistema poidan notificar a información que proceda, sen prexuízo da información adicional que lles poida ser solicitada con base na Resolución A. 851 (20) da OMI.

2. Cando a Dirección Xeral da Mariña Mercante propoña un novo sistema obrigatorio de notificación de buques á OMI para a súa implantación ou cando formule unha proposta para modificar un sistema de notificación establecido, incluírá na súa proposta, polo menos, a información a que se refire o punto 4 do anexo I.

Artigo 6. *Uso dos sistemas de identificación automática.*

1. Calquera buque que faga escala nun porto español deberá ir equipado, de conformidade co calendario establecido no punto 1 do anexo II, cun sistema SIA que cumpra os requisitos establecidos pola OMI.

2. Os buques equipados cun SIA manterano en funcionamento en todo momento, salvo nos casos en que os acordos, regras ou normas internacionais estipulen a protección da información náutica.

Artigo 7. Utilización dos sistemas de organización do tráfico.

1. A Administración marítima instará a todos os buques que penetren na zona dun sistema obrigatorio de organización do tráfico adoptado pola OMI con base na regra 10 do capítulo V do convenio SOLAS e que sexa utilizado por España e, se é o caso, por algún outro Estado, para que utilicen o sistema consonte as directrices e os criterios pertinentes fixados pola OMI e efectuará o seguimento dos devanditos buques.

2. Ao establecer baixo a súa responsabilidade un sistema de organización do tráfico que non fose adoptado pola OMI, a Administración marítima e, se é o caso, a Administración portuaria competente terán en conta no posible as directrices e os criterios establecidos polo devandito organismo e difundirá toda a información necesaria para a seguridade e o uso eficaz do citado sistema.

Artigo 8. Seguimento do cumprimento do servizo de tráfico por parte dos buques.

A Administración marítima efectuará o seguimento dos buques e adoptará as medidas pertinentes para que:

a) Os buques que penetren, dentro do mar territorial, nas zonas en que estea en funcionamento un STM establecido con base nas directrices da OMI e operado por España e, se é o caso, por algún outro Estado cumpren as regras específicas para o devandito STM.

b) Os buques que enarboren o pavillón de calquera Estado membro da Unión Europea, ou que teñan por destino un porto comunitario e que penetren nunha zona non situada no mar territorial español pero si en augas marítimas españolas en que estea en funcionamento un STM implantado con base nas directrices da OMI, cumplan as regras específicas daquel.

c) Os buques que enarboren o pavillón dun Estado que non sexa membro da Unión Europea, que non teñan por destino un porto comunitario e que penetren nunha zona en que estea establecido un STM en augas marítimas españolas distintas do mar territorial, cumplan as regras específicas para o devandito STM, sempre que iso sexa posible. As autoridades competentes deberán informar o Estado do pavillón do buque de que se trate de toda posible violación grave das devanditas regras que se produza na citada zona STM.

Artigo 9. Infraestrutura para os sistemas de notificación de buques, os sistemas de organización do tráfico e os servizos de tráfico de buques.

1. A Administración marítima supervisará a posta en funcionamento dos equipamentos e instalacións necesarios para a aplicación das regras establecidas neste real decreto en relación cos sistemas de notificación de buques e de organización e seguimento do tráfico marítimo, de forma que permitan o intercambio de información coa procedente dos sistemas dos restantes estados membros da Unión Europea.

2. As estacións costeiras encargadas do seguimento do cumprimento dos servizos de tráfico de buques e dos sistemas de organización do tráfico deberán dispor de suficiente persoal debidamente cualificado, así como dos medios adecuados de comunicación e de seguimento de buques e que operan consonte as directrices pertinentes da OMI.

Artigo 10. Sistemas rexistradores de datos da travesía (RDT) ou «caixas negras».

1. A Administración marítima exixirá e verificará, mediante controis e inspeccións, que os buques que

fagan escala nun porto español estean equipados cun sistema rexistrador de datos da travesía (RDT) de acordo coas modalidades establecidas na sección II do anexo II.

2. Os datos obtidos por un sistema RDT poranse á disposición da Administración marítima española e dos órganos competentes de calquera outro Estado membro afectado por unha investigación levada a cabo a raíz dun accidente que ocorrese en augas marítimas españolas e serán analizados pola comisión permanente de investigación de sinistros marítimos, cuxas conclusións se farán públicas o antes posible.

Artigo 11. Investigación de accidentes.

A investigación de incidentes e accidentes en que estean involucrados os buques suxeitos ao ámbito de aplicación deste real decreto axustaranse ás regras contidas no Código OMI para a investigación de accidentes marítimos.

A comisión permanente de investigación de sinistros marítimos cooperará cos organismos de investigación dos restantes estados membros da Unión Europea na investigación de incidentes ou accidentes marítimos ocorridos fóra das augas marítimas españolas en que estean involucrados buques matriculados en España.

CAPÍTULO III

Notificación de mercadorías perigosas ou contaminantes a bordo de buques

Artigo 12. Obrigas do expedidor.

Non se poderá presentar para o transporte por vía marítima ou cargar a bordo dun buque nun porto español, calquera que sexa o seu tamaño, ningunha mercadoría perigosa ou contaminante sen a entrega previa á empresa naval, ao axente ou ao capitán dunha declaración que inclúa todos os datos enumerados no punto 2 do anexo I.

O expedidor facilitaralle á empresa naval, ao axente ou ao capitán do buque a devandita declaración e garantirá que a carga presentada para o transporte corresponde efectivamente á declarada.

Artigo 13. Notificación de mercadorías perigosas ou contaminantes transportadas a bordo.

1. O operador, a empresa naval, o axente ou o capitán dun buque, calquera que sexa o seu tamaño, que transporte mercadorías perigosas ou contaminantes e abandone un porto español notificaralle á Capitanía Marítima que exerza a súa competencia no devandito porto, como moi tarde no momento da saída, todos os datos enumerados nos puntos 2 e 3 do anexo I.

2. O operador, a empresa naval, o axente ou o capitán dun buque, calquera que sexa o seu tamaño, que transporte mercadorías perigosas ou contaminantes con orixe nun porto situado fóra da Unión Europea e con destino a un porto español ou que teña que fondear no mar territorial español, deberalle notificar a información mencionada no punto anterior á capitanía marítima competente, antes de abandonar o porto de carga das devanditas mercadorías ou, se esta información non está dispoñible no momento da saída, en canto coñeza o porto de destino ou de ancoraxe.

3. O intercambio de información por medios electrónicos efectuarase de acordo coas normas en cada caso establecidas e deberá utilizar a sintaxe e os procedementos determinados no anexo III.

Artigo 14. Intercambio electrónico de datos entre os estados membros.

O Ministerio de Fomento cooperará coas autoridades competentes dos restantes estados membros con obxecto de asegurar a interconexión e interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para xestionar a información citada no anexo I, de acordo coas seguintes regras:

a) O intercambio de datos deberase efectuar por vía electrónica e permitir a recepción e o tratamento de mensaxes notificadas de conformidade co disposto no artigo 13.

b) O sistema deberá permitir a transmisión de información de modo ininterrompido.

c) Transmitiráselle sen demora á autoridade competente de calquera outro Estado membro que o solicite a información sobre un buque e a carga perigosa ou contaminante que leve a bordo.

Artigo 15. Exencións.

1. A Dirección Xeral da Mariña Mercante poderá eximir do cumprimento da obriga establecida no artigo 13 os servizos de liña regular de cabotaxe, sempre que se cumpran as condicións seguintes:

a) Que a empresa naval de que se trate elabore e manteña actualizada unha lista dos buques que operen o servizo.

b) Que a citada empresa teña preparada e á disposición da Administración marítima a información a que se refire o punto 3 do anexo I para cada travesía que se efectúe. Para tal efecto, deberá implantar un sistema electrónico que garanta en todo momento a transmisión inmediata da devandita información cando sexa oficialmente requirida.

2. A empresa naval interesada solicitará a exención á Dirección Xeral da Mariña Mercante, xuntando á solicitude a documentación acreditativa do cumprimento do disposto no punto 1.

O mencionado órgano directivo poderá requirir a empresa para que complete a documentación achegada ou ordenar á capitania marítima competente a realización das comprobacións necesarias para verificar o cumprimento dos citados requisitos, todo iso no prazo do 15 días, transcorridos os cales ditará a resolución que proceda.

3. A Dirección Xeral da Mariña Mercante verificará periodicamente o cumprimento das condicións exixidas no punto 1, e retirará con carácter inmediato unha exención outorgada, polo incumprimento sobrevido de calquera delas, sen prexuízo das posibles sancións que se poidan impor.

CAPÍTULO IV

Seguimento dos buques perigosos e intervención en caso de problemas e accidentes no mar

Artigo 16. Transmisión da información relativa a determinados buques.

1. Serán considerados como un risco potencial para a navegación ou unha ameaza para a seguridade marítima, a seguridade da vida humana no mar ou para a integridade do ambiente mariño os buques que se encontren nalgún dos supostos que a continuación se indican:

a) Os que, no transcurso da súa travesía, se visen involucrados en incidentes ou accidentes descritos no artigo 17, incumprisen as obrigas de notificación e información impostas por este real decreto ou incumprisen as

regras aplicables nos sistemas de organización do tráfico e os STM baixo responsabilidade da Administración marítima española.

b) Aqueles respecto dos cales se probase ou se presuma que efectuaron verteduras voluntarias de hidrocarburos ou que cometesen infraccións ao convenio MARPOL en augas marítimas españolas.

c) Aqueles aos que se lles denegase o acceso a un ou a máis portos dalgún Estado membro da Unión Europea, que fosen obxecto dun informe ou notificación por un Estado membro de conformidade co punto 1 do anexo I do Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 91/2003, do 24 de xaneiro.

2. As estacións costeiras españolas que teñan información relevante sobre os buques citados no punto 1 comunicaránlles ás estacións costeiras competentes dos demais estados membros da Unión Europea situados ao longo do itinerario previsto do buque.

3. A Administración marítima transmitirlle á Administración portuaria competente e, se é o caso, ao organismo designado por aquela a información recibida doutros estados membros respecto de buques que se encontren nas circunstancias previstas no punto 1.

4. A Administración marítima, tendo en conta os inspectores dispoñibles, levará a cabo, de oficio ou por petición doutro Estado membro, as inspeccións ou verificacións oportunas e informará todos os estados membros interesados dos resultados daquelas.

Artigo 17. Notificación de incidentes e accidentes no mar.

1. Sen prexuízo do disposto nas normas internacionais e con obxecto de previr ou reducir riscos significativos para a seguridade marítima, a seguridade da vida humana no mar ou o ambiente mariño, a Administración marítima efectuará o seguimento e adoptará as medidas adecuadas para que os capitáns dos buques, que naveguen pola zona SAR baixo a súa responsabilidade ou pola zona económica exclusiva, lles comuniquen inmediatamente ás estacións costeiras doutros estados membros da Unión Europea, que se encontren situadas na devandita zona xeográfica, os extremos seguintes:

a) Calquera incidente ou accidente que afecte a seguridade do buque, tales como abordaxes, varadas, danos, fallos ou avarías, inundacións ou corrementos da carga, ou calquera defecto no casco ou fallo estrutural.

b) Calquera incidente ou accidente que comprometa a seguridade da navegación, tales como os fallos que poidan afectar a manobrabilidade ou navegabilidade do buque, e os defectos dos sistemas de propulsión ou aparellos de goberno, da instalación de produción de electricidade ou dos equipamentos de navegación ou comunicación.

c) Calquera situación que poida desembocar nunha contaminación das augas ou do litoral dun Estado membro, tales como verteduras ou risco de verteduras de produtos contaminantes no mar.

d) Calquera mancha de materiais contaminantes ou contedores ou vultos á deriva observados no mar.

2. A mensaxe de aviso deberá incluír polo menos a identidade do buque, a súa posición, o porto de orixe e o de destino, o enderezo en que se poida obter información sobre mercadorías perigosas e contaminantes transportadas a bordo, o número de persoas a bordo, detalles do accidente ou do incidente e calquera información pertinente mencionada na Resolución A.851 (20) da OMI.

Artigo 18. Medidas en casos de condicións meteorolóxicas excepcionalmente desfavorables.

1. Se as capitánías marítimas consideran que, en condicións meteorolóxicas ou do mar excepcionalmente desfavorables, existe un risco grave de contaminación das augas marítimas ou das zonas costeiras españolas ou doutros estados ou que existen riscos para a vida humana, poderán adoptar as seguintes medidas:

a) Facilitarlle ao capitán dun buque que se encontre na zona portuaria afectada e que desexa entrar ou saír do porto, sempre que iso sexa posible, toda a información sobre o estado do mar e sobre as condicións meteorolóxicas e, cando sexa pertinente e posible, sobre o perigo que poden entrañar para o buque, a carga, a tripulación e para os pasaxeiros.

b) Calquera outra medida ou decisión que, sen prexuízo da asistencia aos buques en perigo de conformidade co artigo 20, se considere adecuada, tal como recomendar ou prohibir, a un buque en particular ou a todos os buques en xeral, a entrada ou a saída do porto, nas zonas afectadas, ata que se determine que xa non existen riscos para a vida humana ou para o ambiente.

c) Limitar ao máximo, ou prohibir se for necesario, que os buques carguen combustible en terminais sitas nas súas augas territoriais.

2. O capitán informará a empresa naval das medidas ou recomendacións adecuadas a que se refire o punto 1 que, porén, non prexulgan a decisión do capitán baseada no seu xuízo profesional tal como establece o convenio SOLAS.

Nos casos en que a decisión adoptada polo capitán non se axuste ás medidas adoptadas en aplicación do previsto no punto 1, informará a capitánía marítima competente sobre as razóns que xustifiquen a súa decisión. A capitánía marítima, en tal caso, poderá reconsiderar ou manter a autorización, prohibición ou medida inicialmente acordada e comunicarlle, por calquera medio, ao capitán do buque a resolución finalmente adoptada, para o seu cumprimento.

3. As medidas adoptadas polas capitánías marítimas terán que se basear no prognóstico das condicións meteorolóxicas e do estado do mar facilitado polo Instituto Nacional de Meteoroloxía.

Artigo 19. Medidas relativas aos incidentes ou accidentes no mar.

1. A Administración marítima adoptará, en caso de incidente ou accidente no mar, as medidas apropiadas, de conformidade coas normas internacionais, para garantir a seguridade marítima e da vida humana no mar e a protección do ambiente mariño e costeiro.

2. Cando a Administración marítima considere que, en caso de accidente ou incidente dun buque dos previstos no artigo 17, sexa necesario afastar, reducir ou eliminar un perigo grave e inminente que ameace o litoral ou os intereses da zona costeira afectada, a seguridade dos demais buques, das súas tripulacións, dos pasaxeiros ou das persoas en terra, ou protexer o medio mariño, poderá adoptar, entre outras, as medidas seguintes:

a) Restringir os movementos do buque ou imporlle un rumbo determinado. Esta exixencia non afecta á responsabilidade do capitán no que respecta ao goberno seguro do seu buque.

b) Emprazar o capitán do buque a que lle poña fin ao risco para o ambiente ou para a seguridade marítima.

c) Embarcar no buque un equipo de avaliación coa misión de determinar o grao de risco, axudar o capitán a remediar a situación e manter informada a estación costeira competente.

d) Ordenarlle ao capitán do buque que se dirixa a un lugar de refuxio en caso de perigo inminente, ou impor a practicaxe ou o remolque do buque por conta do operador ou da empresa naval.

3. O operador, a empresa naval, o capitán do buque e o propietario das mercadorías perigosas ou contaminantes transportadas a bordo deberán prestar toda a cooperación que, con respecto ao ordenamento xurídico nacional e internacional, lle sexa requirida pola Administración marítima coa finalidade de reducir ao mínimo as consecuencias dun incidente ou accidente no mar.

4. O capitán dun buque ao que se lle apliquen as disposicións do Código IGS informará a empresa naval, con base no devandito código, de calquera incidente ou accidente aos que se refire o punto 1 do artigo 17. En canto fose informada de tal situación, a empresa deberá pórse en comunicación coa estación costeira competente e pórse ao seu dispor na medida necesaria.

Artigo 20. Lugares de refuxio.

A Administración marítima, logo de consulta ás partes interesadas e informe, que non será determinante, do ente público Portos do Estado sobre as condicións técnicas e de operatividade portuaria, elaborará plans para albergar, nas augas baixo a súa xurisdición, buques necesitados de asistencia. Estes plans conterán as determinacións necesarias e os procedementos que teñan en conta as limitacións operativas e ambientais para garantir que os buques necesitados de asistencia se poidan dirixir inmediatamente a un lugar de refuxio suxeito á autorización da autoridade competente. Se a Administración marítima o considera necesario e factible, os devanditos plans incluírán disposicións para facilitar os recursos e equipamentos adecuados para a asistencia, o salvamento e as operacións de intervención en caso de contaminación.

Os plans para acoller buques necesitados de asistencia deberán estar dispoñibles por pedimento das partes interesadas.

Artigo 21. Autorización da entrada dun buque nun lugar de refuxio.

1. A Administración marítima non está obrigada a conceder autorización para acceder a un lugar de refuxio.

2. Cando un buque necesitado de asistencia solicite autorización para acceder a un lugar de refuxio situado en augas marítimas españolas, a Administración marítima decidirá, de acordo coa información e os elementos de xuízo dispoñibles en cada momento, outorgar a autorización cando o dano que previsiblemente se poida derivar da devandita medida sexa inferior ao que se seguiría de se adoptaren outras medidas alternativas de auxilio ao buque. En caso contrario denegará a autorización, motivando a súa resolución.

3. Cando o buque, pola súa propia situación ou por circunstancias externas, presente riscos de incendio, explosión, avaría, incluídos os fallos mecánicos ou estruturais, abordaxe, contaminación, diminución da estabilidade, varada ou calquera outro que poida supor perigo para a vida das persoas ou danos ao ambiente mariño ou aos recursos naturais, a autorización de acceso ao lugar de refuxio poderase condicionar en función da valoración das circunstancias que se enumeran nos puntos 4 e 5 deste artigo e da prestación da garantía regulada no artigo 22.

As actividades de salvamento para salvagardar a vida ou a integridade física das persoas embarcadas serán levadas a cabo, en todo caso, pola Administración marítima de forma inmediata e incondicional, sempre que a situación así o requira.

4. A Administración marítima elaborará protocolos de actuación en que se analicen obxectivamente as vantaxes e inconvenientes que comportaría permitir o acceso dun buque necesitado de axuda, ponderando as seguintes variables:

a) Suceso desencadeante da emerxencia (incendio, explosión, avaría, incluídos os fallos mecánicos ou estruturais, abordaxe, contaminación, diminución da estabilidade ou varada, entre outros).

b) Avaliación dos riscos asociados ao devandito suceso combinando os seguintes factores:

1.º Persoais: tales como a seguridade das persoas a bordo, distancia das zonas poboadas máis próximas e a densidade de poboación.

2.º Ambientais: zonas de alto valor ecolóxico, hábitats e especies protexidas e outros similares.

3.º Socioeconómicos: existencia de instalacións industriais ou de actividades comerciais nas proximidades, o interese turístico da zona, explotación de pesqueiras ou de actividade de marisqueo, entre outros.

4.º Condicionantes naturais e físicos: ventos dominantes, condicións meteorolóxicas e estado da mar, batimetría, variacións estacionais, características náuticas (espazo de manobra, restricións impostas polas dimensións do buque) e outras similares, así como obras marítimas.

5.º Medios de actuación: tales como órganos e entidades administrativas competentes e funcións que desempeñan, existencia ou non de servizo de practicaxe, número e potencia de remolcadores dispoñibles, instalacións e medios de axuda á navegación e á manobra, medios de evacuación, medios de carga e descarga adecuados para o tipo de mercadorías a bordo.

6.º Consecuencias previsibles que se poidan derivar da utilización do lugar de refuxio en función de cada posible suceso desencadeante.

5. Cando se produza unha petición de acceso a un lugar de refuxio, a Administración marítima, partindo dos elementos de xuízo dimanantes do protocolo específico de actuación aplicable ao caso, adoptará a decisión que proceda.

De non existir un protocolo adecuado para a emerxencia en curso, avaliará as circunstancias do caso co fin de chegar á conclusión mencionada no punto 2, utilizando os seguintes elementos de xuízo:

a) Navegabilidade do buque, en particular: frotabilidade, 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) Presencia 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 se encontran 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, e, 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, operador ou da empresa naval 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 exixida ou das medidas provisionais ao respecto.

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

l) Información sobre as intencións do capitán e/ou a empresa que vaia prestar o salvamento.

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

Artigo 22. *Constitución da garantía.*

1. A autorización de entrada dun buque en perigo a un lugar de refuxio poderase condicionar tamén á presentación dunha garantía financeira, cando se produza calquera das circunstancias previstas no artigo 21.3.

2. A garantía financeira deberase presentar nunha entidade bancaria con domicilio en España polo operador, pola empresa naval, polo salvador do buque ou polo expedidor, polo propietario ou polo 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 se deriven de todos os posibles danos que puidesen ser causados a persoas, entidades públicas ou bens de calquera natureza polo buque ou a 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 devandito 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 estada neste.

3. Se non fose 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 deleguen estenderá un cheque librado por unha entidade financeira ou achegará un aval, a primeiro requirimento e sen beneficio de excusión, ou calquera outra garantía de efectos equivalentes a xuízo 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 no cal se procederá á devolución daquela.

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

Artigo 23. *Contía e execución da garantía.*

1. Para os buques tanque que transporten mercadorías coas características indicadas no Regulamento (CE) n.º1726/2003 do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de xullo de 2003, polo que se modifica o Regulamento (CE) n.º417/2002 relativo á introdución acelerada de normas en materia de dobre casco ou de deseño equivalente para petroleiros de casco único, a contía da garantía será a seguinte:

Buques cun arqueo que non exceda do 2000 GT, ata sete millóns de euros, e por cada unidade de arqueo que exceda do 2000 GT, ata 10.000 euros.

2. Para o resto dos buques, a contía da garantía será a seguinte:

Buques cun arqueo que non exceda do 2000 GT, ata 2,5 millóns de euros, e por cada unidade de arqueo que exceda de 2000 GT, ata 600 euros.

3. O montante da garantía, que deberá satisfacer os fins previstos no artigo 22.2, determinarase tendo en conta o custo íntegro dos danos previsibles que se puidesen producir, en razón da natureza e da cantidade da carga transportada e das características e do estado do buque, cos límites máximos fixados nos dous puntos anteriores.

4. Se, constituída a garantía, non se ocasionasen finalmente danos nin se xerases custos dos cubertos por aquela, a Dirección Xeral da Mariña Mercante liberará a garantía.

En caso contrario, poderá librar cargos contra esta polos danos ou custos ocasionados. Se a cantidade executada non fose suficiente para lles facer fronte en calquera contía a todos os danos e perdas ocasionados, o operador, o axente, o expedidor ou o salvador satisfarán os devanditos danos da maneira máis rápida posible.

Artigo 24. *Procedemento de actuación.*

1. A competencia para outorgar a autorización de acceso dun buque a un lugar de refuxio correspóndelle ao director xeral da Mariña Mercante, quen poderá delegar o seu exercicio no capitán marítimo en cuxa circunscrición se encontre o buque.

2. O procedemento iniciarase a solicitude do capitán do buque afectado ou dun representante do operador ou da empresa naval, os cales deberán indicar as razóns polas que o buque está necesitado de asistencia, facilitando canta información estimen relevante, así como aqueloutra que lles sexa requirida pola Capitanía Marítima.

3. A Capitanía Marítima realizará cantos actos de instrución considere necesarios para fundamentar a decisión final, incluíndo, se é o caso, unha inspección do buque. En particular, poderá propor que se condicione a entrada do buque á concorrencia das circunstancias que se precisan no artigo 21 ou á prestación da garantía regulada nos anteriores artigos.

4. A resolución que autorice o acceso a un lugar de refuxio deberá ser expresamente acordada e poderá, por causa de urxente necesidade, adoptarse verbalmente e sen suxeición a formalidades especiais, sen prexuízo da obriga de lles notificar aos interesados o acto e a súa motivación por escrito coa maior brevidade posible e, en todo caso, nun prazo non superior a 96 horas.

5. Contra a resolución, que porá fin á vía administrativa, poderán os interesados interpor recurso de reposición.

6. No suposto de que non sexa autorizada a entrada do buque no lugar de refuxio, a Administración marítima, se o estimase necesario, establecerá as medidas alternativas que considere adecuadas para protexer os bens xurídicos, tanto públicos como privados, que se poidan ver comprometidos pola situación precaria do buque ou da súa carga e polas circunstancias externas, fundamentalmente de tipo meteorolóxico, que afecten ou poidan afectar o buque.

Artigo 25. *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 no mar ou ao ambiente.

2. As autoridades competentes que recibisen información notificada con base nos artigos 13 e 17

facilitarán 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.

CAPÍTULO V

Medidas complementarias

Artigo 26. *Publicidade e información relativas aos organismos competentes.*

A Administración marítima informará periodicamente o sector marítimo sobre aqueles datos que se estimen relevantes, en especial acerca da zona xeográfica de competencia dos diferentes órganos responsables, dos procedementos para notificar a información prevista neste real decreto e os seus destinatarios.

Artigo 27. *Medidas de policía administrativa.*

A Administración marítima poderá denegar a entrada en porto daqueles buques que falseen, non transmitan ou transmitan de forma incorrecta ou incompleta a información regulada neste real decreto, cando iso comprometa gravemente a seguridade da navegación marítima ou supoña un perigo grave para o ambiente mariño.

Artigo 28. *Inspeccións, sancións e transmisión da información.*

1. Inspeccionarase periodicamente o funcionamento dos sistemas telemáticos establecidos en cumprimento deste real decreto e, en particular, a súa capacidade para cumprir os requisitos de recepción e envío sen demora, de forma ininterrompida, da información notificada segundo o disposto nos artigos 13 e 16.

2. As accións e omisións que contraveñan o disposto neste real decreto constitúen infraccións administrativas tipificadas no capítulo III do título IV da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da Mariña Mercante.

3. A Administración marítima informará sen demora o Estado de abandeiramento e calquera outro Estado afectado das medidas adoptadas en aplicación do disposto nos artigos 17 e 19 e das sancións, se é o caso, impostas.

4. Cando, con ocasión dun incidente ou accidente aos que se refire o artigo 17, se comprobe que a empresa naval non puido establecer nin manter un enlace co buque ou coas estacións costeiras competentes, a Administración marítima informará diso o Estado que expedise ou no nome do cal se expedise o documento IGS de conformidade e o certificado asociado de xestión da seguridade.

5. Se a gravidade do fallo demostra a existencia dun defecto importante no funcionamento do sistema de xestión da seguridade dunha empresa naval establecida en España, a Dirección Xeral da Mariña Mercante iniciará de inmediato o procedemento de revogación do documento de conformidade ou do certificado asociado de xestión da seguridade que fosen expedidos en España.

Disposición adicional primeira. *Confidencialidade da información.*

A Administración marítima e, se é o caso, a Administración portuaria competente adoptarán as medidas necesarias para asegurar a confidencialidade da información que lle sexa transmitida en aplicación deste real decreto.

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

A transmisión da información que os capitáns, armadores ou operadores dos buques lles deban de cursar ás autoridades portuarias ou marítimas, así como a que cursen estas últimas ás dos restantes estados membros da Unión Europea farase, preferentemente, a través do sistema EDI.

Disposición adicional terceira. *Extinción de exencións.*

Quedan extinguidas as exencións concedidas aos transbordadores de carga rodada ou ás naves de pasaxe de gran velocidade en virtude do artigo 4.d) do Regulamento sobre recoñecementos obrigatorios para garantir a seguridade da navegación de determinados buques de pasaxe, aprobado polo Real decreto 1907/2000, do 24 de novembro.

Disposición adicional cuarta. *Buques de titularidade pública.*

Por orde do ministro de Fomento determinarase o procedemento consonte o cal os buques de titularidade ou uso públicos aos que se refire o artigo 2.2 poden acceder aos lugares de refuxio. A orde ministerial será aprobada conxuntamente polos ministros de Defensa e de Fomento cando os citados buques estean adscritos á defensa nacional.

Disposición adicional quinta. *Aprobación de plans e protocolos sobre lugares de refuxio.*

No prazo de dous anos a Administración marítima adaptará os plans existentes ás directrices da OMI e aprobará os plans e protocolos sobre lugares de refuxio previstos neste real decreto, que deberán abranguer todo o litoral español.

Esta operación levarase a cabo con criterios homoxéneos aos seguidos polas autoridades competentes dos demais estados membros da Unión Europea.

Disposición adicional sexta. *Regulación das comunicacións.*

Para garantir a efectividade das obrigas de cooperación en materia de intercambio de información ás que se refire o artigo 14, por orde do ministro de Fomento regularanse as comunicacións entre as autoridades competentes nacionais, e entre estas e as dos estados membros da Unión Europea.

O ente público Portos do Estado actuará como enlace de comunicación, e corresponderalle o establecemento e mantemento dos necesarios sistemas de información e intercambio de datos.

Disposición transitoria única. *Prazo de establecemento dos equipamentos e instalacións.*

1. A Administración marítima porá en funcionamento gradualmente, de acordo co calendario previsto na sección I do anexo II, os equipamentos e as instalacións en terra adecuados para recibir e utilizar a información dos sistemas SIA, tendo en conta o raio de acción necesario para a transmisión da devandita información.

2. O proceso de establecemento dos equipamentos e das instalacións en terra a que se refire o artigo 9 terase que culminar, como moi tarde, o 31 de decembro de 2007 e deberá estar en condicións para transmitir a información e intercambiala cos sistemas dos restantes estados membros da Unión Europea un ano despois.

3. As administracións marítima e portuaria coordinarán o posible aproveitamento dos sistemas SIA como elementos de sinalización marítima e axuda á navegación.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogados o Real decreto 1253/1997, do 24 de xullo, sobre condicións mínimas exixidas aos buques que transporten mercadorías perigosas ou contaminantes con orixe ou destino en portos marítimos nacionais, e o Real decreto 701/1999, do 30 de abril, que modifica o anterior, así como cantas disposicións do mesmo e inferior rango se o poñan ao disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia atribuída ao Estado polo artigo 149.1.20.^a da Constitución en materia de mariña mercante.

Disposición derradeira segunda. *Habilitación normativa.*

O ministro de Fomento aprobará as disposicións necesarias para o desenvolvemento e aplicación deste real decreto e, en particular, adaptará o contido dos anexos ás necesidades de protección da seguridade da navegación e da prevención e loita contra a contaminación do medio mariño e ao que establezan as normas internacionais na devandita materia.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no Boletín Oficial del Estado.

Dado en Madrid o 6 de febreiro de 2004.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Lista da información que se deberá notificar

1. Información que se deberá notificar con base no artigo 4. Información xeral.

a) Identificación do buque (nome, distintivo de chamada, número OMI de identificación ou número MMSI).

b) Porto de orixe e de destino.

c) Día e hora probable de chegada ao porto de destino ou á zona de espera dos buques e de embarque e desembarque dos prácticos segundo o requira a autoridade competente, e día e hora probable de saída do devandito porto.

d) Número total de persoas a bordo.

e) Copia do certificado de xestión da seguridade (IGS).

2. Información que se deberá notificar con base no artigo 12. Información sobre a carga.

a) A denominación técnica correcta das mercadorías perigosas ou contaminantes, os números das Nacións

Unidas, cando existan, precedidos das letras «UN», as categorías de risco segundo a OMI, seguindo a nomenclatura dos códigos IMDG, CIQ e CIG e, se é o caso, a clase do buque necesario para as cargas CNI, tal como se definen na regra 14.2 do capítulo VII do convenio SOLAS, as cantidades das devanditas mercadorías e, se se están transportando en unidades de transporte de carga que non sexan cisternas, o seu número de identificación. Enderezo en que se poida obter información detallada sobre a carga. Estes datos non substitúen a documentación que se debe de presentar de conformidade co Código IMDG, cando este sexa de aplicación.

b) Calquera outra información detallada e relevante, especialmente para efectos das decisións que se deban tomar en casos de emerxencia.

3. Información que se deberá notificar con base no artigo 13.

A. Información xeral.

a) Identificación do buque (nome, distintivo de chamada, número OMI de identificación ou número MMSI).

b) Porto de orixe e de destino, con especificación de quen sexa o expedidor e o receptor concreto da carga.

c) Para un buque que abandone un porto español, hora probable de saída do porto de saída ou da zona de espera dos buques e de embarque e desembarque dos prácticos segundo o requira a autoridade competente, e hora probable de chegada ao porto de destino.

d) Para un buque procedente dun porto situado fóra da Unión Europea e con destino a un porto español, hora probable de chegada ao porto de destino ou á zona de espera dos buques e de embarque e desembarque dos prácticos segundo o requira a autoridade competente.

e) Número total de persoas a bordo.

f) Sociedade de clasificación, con expresión da data da súa entrada na devandita sociedade.

B. Información relativa á carga.

a) Ficha de datos de seguridade coa denominación técnica correcta das mercadorías perigosas ou contaminantes, os números das Nacións Unidas, cando existan, precedidos das letras «UN», as categorías de risco segundo a OMI seguindo a nomenclatura dos Códigos IMDG, CIQ e CIG e, se é o caso, a clase do buque tal como a defina o código CNI, tal como se define na regra 14.2 do capítulo VII do convenio SOLAS, as cantidades das devanditas mercadorías, a súa localización a bordo e, se se están transportando en unidades de transporte de carga que non sexan cisternas, o seu número de identificación; procedementos de emerxencia previstos na folla de seguridade da mercadoría, así como o enderezo en que se poida obter información detallada sobre a carga.

b) Confirmación de que se encontra a bordo unha lista ou un manifesto ou un plan apropiado de carga que dea detalles das mercadorías perigosas ou contaminantes transportadas e da súa situación no buque.

c) Calquera outra información detallada e relevante, especialmente para efectos das decisións que se deban adoptar en casos de emerxencia.

4. Información mencionada no artigo 5.

A. Identificación do buque (nome, distintivo de chamada, número OMI de identificación ou número MMSI).

B. Sociedade de clasificación, con expresión da data da súa entrada na devandita sociedade.

C. Data e hora.

D. Posición en latitude e lonxitude ou marcación exacta e distancia en millas náuticas desde un sinal claramente identificado.

E. Rumbo.

F. Velocidade.

G. Porto de orixe, con especificación de quen sexa o expedidor e o receptor da carga.

H. Porto de destino e hora probable de chegada.

I. Carga e se hai mercadorías perigosas a bordo, cantidade e clase segundo a OMI.

J. Enderezo para a comunicación de información relativa á carga.

K. Número total de persoas a bordo.

L. Calquera outra información relevante, en especial a seguinte:

Características e cantidade estimada do combustible para os buques que transporten máis do 5000 toneladas de combustible.

Condições de navegación.

Copia do certificado de xestión da seguridade (IGS).

5. O capitán do buque informará inmediatamente a Administración marítima ou a Administración portuaria correspondente de calquera modificación na información notificada en virtude deste anexo.

ANEXO II

Prescricións aplicables ao equipamento de a bordo

I. Sistemas de identificación automática (SIA).

1. Buques construídos despois do 1 de xullo de 2002.

Os buques de pasaxe, independentemente do seu tamaño, e todos os buques dun arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas construídos a partir do 1 de xullo de 2002 que fagan escala nun porto español estarán obrigados a cumprir o requisito de localización a bordo mencionado no artigo 6.

2. Buques construídos antes do 1 de xullo de 2002.

Os buques de pasaxe, con independencia do seu tamaño, están obrigados a cumprir o requisito de localización a bordo mencionado no artigo 6.

Os restantes buques, sempre que teñan un arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas, estean construídos antes do 1 de xullo de 2002 e fagan escala nun porto español, estarano de acordo co calendario seguinte:

a) Buques tanque: como moi tarde con ocasión da primeira revisión do material de seguridade efectuada despois do 1 de xullo de 2003.

b) Buques distintos dos de pasaxe e buques tanque, dun arqueo bruto igual ou superior a 50.000 toneladas: como moi tarde o 1 de xullo de 2004.

c) Buques distintos dos de pasaxe e buques tanque dun arqueo bruto igual ou superior a 10.000 toneladas, pero inferior a 50.000: como moi tarde o 1 de xullo de 2005, ou, no que respecta aos buques utilizados en travesías internacionais, en calquera outra data anterior acordada pola OMI.

d) Buques distintos dos de pasaxe e buques tanque, dun arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 10.000: como moi tarde o 1 de xullo de 2006, ou, no que respecta aos buques utilizados en travesías internacionais, en calquera outra data anterior acordada pola OMI.

e) Buques distintos dos de pasaxe e buques tanque, dun arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas, pero inferior a 3.000: como moi tarde o 1 de xullo de 2007, ou, no que respecta aos buques utilizados en travesías internacionais, en calquera outra data anterior acordada pola OMI.

A Administración marítima poderá eximir os buques de pasaxe dun arqueo bruto inferior a 300 toneladas utilizados para a navegación entre portos españois da aplicación dos requisitos relativos a AIS establecidos neste anexo.

II. Sistema de rexistro dos datos da travesía (RDT).

1. Os buques das categorías a), b) e c) seguintes que fagan escala nun porto español deberán ir equipados cun sistema de rexistro dos datos da travesía que cumpra as normas de funcionamento previstas na Resolución A.861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na norma n.º 61996 da Comisión Electrotécnica Internacional (CEI):

a) Buques de pasaxe construídos a partir do 1 de xullo de 2002: como moi tarde o 5 de agosto de 2002.

b) Buques de pasaxe distintos de transbordadores de pasaxe de carga rodada, construídos antes do 1 de xullo de 2002: como moi tarde o 1 de xaneiro de 2004.

c) Buques, que non sexan de pasaxe, de arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas construídos a partir do 1 de xullo de 2002: como moi tarde o 5 de agosto de 2002.

2. Os transbordadores de carga rodada construídos antes do 1 de xullo de 2002 deberán ir equipados co mencionado sistema, como moi tarde, con motivo da primeira revisión efectuada a partir do 1 de xullo de 2002.

3. Os buques das categorías a) e b) seguintes construídos antes do 1 de xullo de 2002 deberán, sempre que fagan escala nun porto español, estar equipados cun sistema de rexistro dos datos da travesía que cumpra as normas pertinentes da OMI:

a) Os buques de carga dun arqueo bruto igual ou superior a 20.000 toneladas: como moi tarde na data fixada pola OMI, ou, na falta dunha decisión da OMI, como moi tarde o 1 de xaneiro de 2007.

b) Os buques de carga dun arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 20.000 toneladas: como moi tarde na data fixada pola OMI, ou, na falta dunha decisión da OMI, como moi tarde o 1 de xaneiro de 2008.

4. A Administración marítima poderá eximir os buques de pasaxe utilizados en navegacións entre portos españois en zonas marítimas B, C e D segundo a clasificación do artigo 4 do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois, dos requisitos relativos ao rexistro dos datos da travesía exixida neste real decreto.

ANEXO III

Mensaxes electrónicas

1. O Ministerio de Fomento establecerá e manterá a necesaria infraestrutura que permita a transmisión, recepción e conversión de datos entre sistemas que utilicen XML ou sintaxe Edifact, baseados na internet ou instalacións de comunicación X.400.

2. Os procedementos aplicados e a infraestrutura deberán incorporar as obrigas de intercambio de notificación e de información derivadas doutras normas, tales como o Real decreto 1381/2002, do 20 de decembro, sobre instalacións portuarias de recepción de refugallo xerado polos buques e residuos de carga.

ANEXO IV

Medidas que se poden adoptar en caso de risco para a seguridade marítima e a protección do ambiente (en aplicación do artigo 19.1)

Cando, a raíz dun accidente ou de circunstancias do tipo descrito no artigo 17 que afecten a un buque, a Administración marítima considere que, de conformidade co dereito internacional, sexa necesario afastar, reducir ou

eliminar un perigo grave e inminente que ameace o seu litoral ou intereses conexos, a seguridade dos demais buques e das súas tripulacións e pasaxeiros, ou das persoas en terra, ou protexer o medio mariño, poderá, entre outras cousas:

a) Restringir os movementos do buque ou imporlle un rumbo determinado. Esta exixencia non afecta a responsabilidade do capitán no que respecta ao goberno seguro do seu buque.

b) Emprazar o capitán do buque a que poña fin ao risco para o ambiente ou para a seguridade marítima.

c) Embarcar no buque un equipo de avaliación coa misión de determinar o grao de risco, axudar o capitán a remediar a situación e manter informada a estación costeira competente.

d) Ordenarlle ao capitán dirixirse a un lugar de refuxio en caso de perigo inminente, ou impor a practica ou o remolque do buque por conta do operador ou da empresa naval.

e) Calquera outra medida que a Administración marítima considere necesaria para salvagardar a vida humana no mar e a protección e loita contra a contaminación do medio mariño.

2753

REAL DECRETO 253/2004, do 13 de febreiro, polo que se establecen medidas de prevención e loita contra a contaminación nas operacións de carga, descarga e manipulación de hidrocarburos no ámbito marítimo e portuario. («BOE» 39, do 14-2-2004.)

O risco potencial de accidentes con derramamentos de hidrocarburos no mar durante as operacións de carga, descarga, transbordo e manipulación de crús e produtos petrolíferos a bordo dos buques e nas terminais das refinarias, ou nas manobras de subministración de combustibles en fondeadoiros e peiraos dos portos españois, fai aconsellable revisar as normas existentes na materia, co obxecto de asegurar o adecuado nivel de preparación e resposta nas terminais petrolíferas mariñas, instalacións que manipulan a maioría dos crús e produtos petrolíferos que entran no país, para, dun lado, tratar de reducir no posible os riscos de derramamentos, e por outro, contar cos medios adecuados de loita contra a contaminación nos casos en que os ditos sucesos se produzan.

Neste sentido, o Convenio internacional sobre cooperación, preparación e loita contra a contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), ratificado por España o 3 de decembro de 1993, determina no seu artigo 3, puntos 2 e 3, que tanto as instalacións en mar aberto como os portos marítimos e as instalacións marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas á xurisdición dunha das partes do convenio deberán dispor de plans de emerxencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Os mencionados plans constitúen, para os efectos de aplicación da Orde do ministro de Fomento, do 23 de febreiro de 2001, pola que se aproba o Plan nacional de continxencias por contaminación mariña accidental, os denominados «plans interiores de continxencias».

Por outro lado, o mencionado Convenio OPRC 90 establece no seu artigo 6.2.a) que debe existir «un nivel mínimo de equipamento de loita contra os derramamentos de hidrocarburos colocado en puntos preestablecidos, en función dos riscos previstos e programas para a súa utilización».

No ámbito da lexislación nacional, este real decreto encádrase no artigo 6.1.f) da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, que