

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

1678 *Real decreto 201/2012, do 23 de xaneiro, polo que se modifica o Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece o sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.*

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

A transposición da Directiva 2002/59/CE verificouse por normas de rango legal e regulamentario. A incorporación regulamentaria levouse a cabo mediante o Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, polo que se establece un sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.

Con data do 23 de abril de 2009 aprobouse a Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se modificaba a Directiva 2002/59/CE, que fundamentalmente pretendía a implantación e a utilización dos avances técnicos que se viñeron producindo para lograr máis eficazmente os obxectivos formulados pola Directiva 2002/59/CE. Esta última directiva tamén foi incorporada ao ordenamento xurídico interno español por normas de rango legal e regulamentario; no que atinxe ao aspecto regulamentario, mediante a aprobación do Real decreto 1593/2010, do 26 de novembro, de modificación do Real decreto 210/2004.

Finalmente, o 23 de febreiro de 2011 aprobouse a Directiva 2011/15/UE da Comisión, pola que se modifica unha vez máis a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello relativa ao establecemento dun sistema comunitario de seguridade e de información sobre o tráfico marítimo.

A Directiva 2011/15/UE modifica as referencias á Resolución MSC.150 (77) da Organización Marítima Internacional (OMI), que foi derogada pola Resolución MSC.286 (86) da citada organización, polo que se deben actualizar as referencias e substituír unhas referencias por outras.

Así mesmo, substitúe os anexos II e IV. Os cambios que se producen mediante esta substitución son, nalgúns casos, meras precisións, e mesmo existen certos aspectos, como a utilización polos buques pesqueiros dos sistemas de identificación automática (SIA), que non experimentan ningunha variación.

As novidades que supón o cambio dos anexos II e IV afectan a actualización das prescricións relativas á instalación a bordo dos buques dos sistemas de identificación automática (SIA) e do rexistrador de datos da travesía (RDT), adaptándoas ás emendas introducidas polo Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (SOLAS).

Tamén se refiren á implantación, para certas categorías de buques, dos RDT simplificados, aprobados pola OMI, así como á determinación do alcance das exencións a que se poden acoller os buques de pasaxe pequenos en traxectos curtos.

Por último, prodúcese a especificación dun modo máis preciso de cales son as competencias de intervención dos Estados membros tras un accidente no mar.

Este real decreto ten como finalidade incorporar ao ordenamento xurídico español a Directiva 2011/15/UE da Comisión.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 20 de xaneiro de 2012,

DISPOÑO:

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

O Real decreto 210/2004, do 6 de febreiro, queda modificado como segue:

Un. O artigo 2.4 terá a seguinte redacción:

«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 de a bordo de todos os buques, así como o combustible para uso propio dos buques de arqueo bruto inferior a 1.000 toneladas.»

Dous. No artigo 6 bis, onde di: «... calendario establecido no anexo II, parte I, punto 3, cun sistema ...», debe dicir: «... calendario establecido no anexo II, parte I, cun sistema ...».

Tres. A letra b) do número 1 do artigo 12 terá a seguinte redacción:

«b) No caso das substancias mencionadas no anexo I do Convenio Marpol, a ficha de datos de seguridade en que se especificarán as características fisicoquímicas dos produtos, incluídas, cando proceda, a viscosidade expresada en cSt a 50 °C e a densidade a 15 °C, así como os demais datos que deban figurar nela en cumprimento da Resolución MSC. 286 (86) da OMI:»

Catro. A disposición derradeira segunda queda redactada como segue:

«Disposición derradeira segunda. *Facultade de desenvolvemento.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar as disposicións necesarias para o desenvolvemento e aplicación do disposto neste real decreto.

En particular, facúltase o ministro de Fomento para adaptar o contido dos anexos ás necesidades de protección da seguridade e da prevención e loita contra a contaminación do medio mariño e ao que establezan as normas internacionais na dita materia.

Facúltase igualmente o titular do citado departamento para introducir nos anexos as modificacións técnicas derivadas dos cambios na normativa internacional, especialmente as que se adopten por iniciativa do Comité de seguridade marítima e prevención da contaminación para os buques («Comité COSS»), creado polo Regulamento (CE) n.º 2099/2002, do 5 de novembro.»

Cinco. Os anexos II e IV substitúense, respectivamente, polos anexos I e II deste real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

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

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

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

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

Mediante este real decreto incorpórase ao noso ordenamento interno a Directiva 2011/15/UE, do 23 de febreiro de 2011, da Comisión, pola que se modifica a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, relativa ao establecemento dun sistema de seguimento e de información sobre o tráfico marítimo.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o 16 de marzo de 2012.

Dado en Madrid o 23 de xaneiro de 2012.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANEXO I

«ANEXO II

Prescricións aplicables ao equipamento de a bordo

I. Buques pesqueiros.

Os buques pesqueiros de eslora total superior a 15 metros estarán equipados cun sistema de identificación automática (SIA) segundo o disposto no artigo 6 bis, conforme o seguinte calendario:

- Buques pesqueiros de eslora total, igual ou superior a 24 metros e inferior a 45 metros: non máis tarde do 31 de maio de 2012.
- Buques pesqueiros de eslora total igual ou superior a 18 metros e inferior a 24 metros: non máis tarde do 31 de maio de 2013.
- Buques pesqueiros de eslora total superior a 15 metros e inferior a 18 metros: non máis tarde do 31 de maio de 2014.
- Os buques pesqueiros de nova construción e eslora superior a 15 metros ateranse ao disposto no artigo 6 bis a partir do 30 de novembro de 2010.

II. Buques que realizan travesías internacionais.

Os buques de pasaxe, calquera que sexa o seu tamaño, así como todos os buques que non sexan de pasaxe de arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas, que realicen travesías internacionais e fagan escala nun porto español, levarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) de conformidade coas normas técnicas e de rendemento establecidas no capítulo V do Convenio SOLAS. Os buques de pasaxe, calquera que sexa o seu tamaño, así como todos os buques que non sexan de pasaxe de arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas, que realicen travesías internacionais e fagan escala nun porto español, levarán instalado un rexistrador de datos da travesía (RDT) de conformidade coas normas técnicas e de rendemento establecidas no capítulo V do Convenio SOLAS. Nos buques de carga construídos antes do 1 de xullo de 2002, o RDT poderá ser un rexistrador de datos da travesía simplificado (RDT-S) que cumpra as normas técnicas e de rendemento elaboradas conforme o capítulo V do Convenio SOLAS.

III. Buques que realizan travesías non internacionais.

1. Sistemas de identificación automática (SIA).

Os buques de pasaxe, calquera que sexa o seu tamaño, así como todos os demais buques de arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas, que realicen travesías non internacionais, levarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) que cumpra as normas técnicas e de rendemento establecidas no capítulo V do Convenio SOLAS.

2. Sistemas de rexistro de datos da travesía (RDT).

a) Os buques de pasaxe, calquera que sexa o seu tamaño, así como todos os 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 que realicen travesías non internacionais, levarán instalado un rexistrador de datos da travesía (RDT) que cumpra as normas técnicas e de rendemento elaboradas de conformidade co capítulo V do Convenio SOLAS.

b) Os buques de carga de arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas construídos antes do 1 de xullo de 2002 que realicen travesías non internacionais levarán instalado un rexistrador de datos da travesía (RDT) ou un rexistrador de

datos da travesía simplificado (RDT-S) que cumpra as normas técnicas e de rendemento elaboradas de conformidade co capítulo V do Convenio SOLAS.

IV. Exencións.

1. Exencións da obriga de levar un SIA a bordo.

a) A Dirección Xeral da Mariña Mercante, sempre que non se poñan en risco a seguridade marítima nin a integridade do medio mariño, poderá eximir da aplicación das prescricións relativas ao SIA que figuran neste anexo os buques de pasaxe de menos de 15 metros de eslora ou arqueo bruto inferior a 300 toneladas dedicados a travesías non internacionais.

b) A Dirección Xeral da Mariña Mercante, sempre que non se poñan en risco a seguridade marítima nin a integridade do medio mariño, poderá eximir da obriga de levar instalado un SIA establecida neste anexo os buques distintos dos de pasaxe, de arqueo bruto igual ou superior a 300 toneladas pero inferior a 500 toneladas que naveguen exclusivamente por augas marítimas interiores españolas fóra das rutas normalmente utilizadas por outros buques provistos de SIA.

2. Exencións da obriga de levar a bordo un rexistrador dos datos da travesía (RDT) ou un rexistrador de datos da travesía simplificado (RDT-S).

A Dirección Xeral da Mariña Mercante, sempre que non se poñan en risco a seguridade marítima nin a integridade do medio mariño, poderá conceder exencións á obriga de levar instalado un RDT ou un RDT-S, nos supostos que se indican a seguir:

a) Os buques de pasaxe que unicamente realicen travesías por zonas marítimas non incluídas na clase A mencionada no 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, poderán ser eximidos da obriga de levar instalado un RDT.

b) Os buques que non sexan buques de pasaxe de transbordo rodado e fosen construídos antes do 1 de xullo de 2002 poderán ser eximidos da obriga de levar instalado un RDT sempre que se demostre que a interface dun RDT cos aparellos existentes do buque non é razoable nin factible.

c) Os buques de carga construídos antes do 1 de xullo de 2002 que realicen travesías tanto internacionais como non internacionais poderán ser eximidos da obriga de levar instalado un RDT-S en caso de que vaian ser retirados permanentemente do servizo durante os dous anos seguintes á data de aplicación especificada no capítulo V do Convenio SOLAS.»

ANEXO II

«ANEXO IV

Medidas que se poden adoptar en caso de ameaza para a seguridade marítima e o ambiente

(En aplicación do artigo 19, número 1)

Cando, a raíz dun incidente ou de circunstancias como as descritas no artigo 17 que involucren un buque, a Administración marítima considere que, de conformidade co dereito internacional, sexa necesario evitar, reducir ou eliminar unha ameaza grave e inminente que pese sobre o seu litoral ou intereses anexos, a seguridade dos demais buques e das súas tripulacións e pasaxeiros ou das persoas en terra, ou que se debe protexer o medio mariño, poderá, entre outras cousas:

a) Restringir os movementos do buque ou ordenarlle que siga un rumbo determinado, sen que esta decisión afecte a responsabilidade do capitán no que respecta ao goberno seguro do seu buque.

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

c) Enviar a bordo do buque un equipo de avaliación coa misión de determinar o grao de risco, de axudar o capitán a remediar a situación e de manter informada a estación costeira competente.

d) Ordenar ao capitán dirixirse 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.

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.

No caso de que o buque estea sendo remolcado en virtude dun acordo de remolque ou salvamento, as medidas adoptadas pola Administración marítima segundo o disposto nas letras a) e d) poderanse aplicar, así mesmo, ás empresas de asistencia, salvamento e remolque involucradas.»