

rescat, el maneig, la maniobra, el funcionament de les esmentades naus en diverses condicions i el seu dreçament en cas de sotsobre.

- 4 En cas que la disposició o les dimensions d'un vaixell de passatge de transbordament rodat existent siguin tals que impedeixin la instal·lació del bot de rescat ràpid prescrit a l'apartat 3.1, es pot instal·lar un bot d'aquest tipus en lloc d'un bot salvavides existent que compleixi els requisits per ser considerat un bot de rescat o bot per a ús en una emergència, sempre que es compleixin les condicions següents:
 - 1 Que el bot de rescat ràpid instal·lat tingui un dispositiu de posada en flotació que s'ajusti al que estipula l'apartat 3.2.
 - 2 Que la capacitat de les embarcacions de supervivència perduda a causa de la substitució esmentada sigui compensada mitjançant la instal·lació de bots pneumàtics salvavides capaços de transportar almenys un nombre de persones igual al que transportaria el bot salvavides que se substitueix, i
 - 3 Que els bots pneumàtics salvavides utilitzin els dispositius de posada en flotació o els sistemes marítims d'evacuació existents.

8 Mitjans de rescat

- 1 Qualsevol vaixell de passatge de transbordament rodat ha d'estar equipat amb mitjans adequats per rescatar de l'aigua els supervivents i traslladar-los des dels bots de rescat o les embarcacions de supervivència fins al vaixell.
- 2 El mitjà per traslladar els supervivents pot formar part d'un sistema marítim d'evacuació o d'un sistema previst per a finalitats de salvament. Aquests mitjans han de ser aprovats per l'Administració de l'Estat d'abanderament tenint en compte les recomanacions de l'OMI en la circular MSC/Circ.810.
- 3 Si la rampa d'un sistema marítim d'evacuació constitueix un mitjà per traslladar els supervivents des de la plataforma a la coberta del vaixell, la rampa ha d'estar dotada de passamans o escales que facilitin pujar-hi.

9 Armilles salvavides

- 1 No obstant el que prescriuen les regles III/7.2 i III/22.2 del Conveni SOLAS, hi ha d'haver un nombre suficient d'armilles salvavides a prop dels punts de reunió perquè els passatgers no hagin de tornar a les seves cabines a recollir les armilles.
- 2 Als vaixells de passatge de transbordament rodat, totes les armilles salvavides han d'anar proveïdes d'un llum que compleixi el que disposa l'apartat 2.2.3 del Codi LSA.»

2752 *REIAL DECRET 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.* («BOE» 39, de 14-2-2004.)

El 27 de juny de 2002 va ser aprovada la Directiva 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, relativa a l'establiment d'un sistema comunitari de seguiment

i d'informació sobre el trànsit marítim i per la qual es deroga la Directiva 93/75/CEE del Consell, que constitueix una important iniciativa orientada a implantar un sistema europeu uniforme de control de la navegació marítima, que faci compatible la llibertat de navegació a les aigües comunitàries amb la protecció de la seguretat marítima i la prevenció de la contaminació del medi marí.

El precedent immediat de la norma esmentada es troba a la Directiva 93/75/CEE del Consell, de 13 de setembre de 1993, sobre condicions mínimes exigides als vaixells amb destinació als ports marítims de la Comunitat o que surtin d'aquests i transportin mercaderies perilloses o contaminants, que va establir un sistema en virtut del qual les autoritats competents dels estats membres reben informació sobre els vaixells amb origen o destinació en ports comunitaris que transportin mercaderies perilloses o contaminants, així com dels accidents esdevinguts al mar. La transposició de la Directiva esmentada es va portar a terme mitjançant el Reial decret 1253/1997, de 24 de juliol, sobre condicions mínimes exigides als vaixells que transportin mercaderies perilloses o contaminants, amb origen o destinació a ports marítims nacionals.

La Directiva 2002/59/CE pretén, en primer terme, establir un sistema més complet i integrat de seguiment i d'informació del trànsit marítim. També obliga a utilitzar avenços tecnològics fonamentals per a la seguretat marítima, com ara els que permeten una identificació automàtica dels vaixells (sistema SIA) o registrar les dades de la travessia (sistema RDT o «caixes negres») per facilitar les investigacions posteriors a un accident marítim.

Una altra novetat important de la Directiva 2002/59/CE consisteix a abordar la regulació de l'assistència als vaixells que estiguin en situació de perill d'acord amb les directrius aprovades per l'Assemblea de l'Organització Marítima Internacional (d'ara endavant OMI) el 5 de desembre de 2003, mitjançant la Resolució A. 949(23) sobre directrius relatives a llocs de refugi per a vaixells necessitats d'assistència, conforme a les quals, si bé els estats riberencs no estan obligats a autoritzar l'accés dels vaixells a un lloc de refugi, sí que han de sospesar equilibradament els factors que l'esmentada mesura comporta, raó per la qual la Directiva 2002/59/CE imposa als estats membres el deure d'elaborar plans per allotjar a les aigües sota la seva jurisdicció vaixells en perill.

L'article 108 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, ha iniciat la incorporació a l'ordenament espanyol de la Directiva 2002/59/CE, en preveure que els òrgans competents en matèria de marina mercant poden establir condicions per autoritzar l'entrada d'un vaixell que sol·liciti refugi en un port o lloc d'abric, amb la finalitat de protegir adequadament la seguretat de les persones, del trànsit marítim, del medi ambient o dels béns afectats, i en establir que l'esmentada mesura, les eventuais conseqüències de la qual són d'impossible avaluació prèvia, també pot quedar condicionada a la prestació d'una garantia econòmica per part del propietari, de l'operador o del carregador del vaixell.

Aquest Reial decret té per finalitat completar la incorporació a l'ordenament jurídic espanyol de la Directiva 2002/59/CE i, alhora, desenvolupar el mandat que conté l'article 108 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre. Com que no és obligatori, com s'ha indicat, l'atorgament d'autorització als vaixells que sol·licitin accés a un lloc de refugi, mitjançant aquest Reial de-

cret es determinen els criteris i les regles conforme als quals l'autoritat marítima ha d'actuar quan un vaixell necessitat d'auxili sol·liciti l'entrada, perquè el perjudici que previsiblement pugui derivar de l'accés al lloc de refugi sigui inferior al que se seguiria si s'utilitzessin altres mesures alternatives d'auxili al vaixell.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, amb l'aprovació prèvia de la ministra d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 6 de febrer de 2004,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte l'establiment d'un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim en aigües en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, amb la finalitat d'incrementar la seguretat marítima i l'eficàcia del trànsit esmentat, millorar la capacitat de resposta de l'Administració marítima als problemes, accidents o situacions potencialment perilloses al mar, incloses les operacions de recerca i rescat, i contribuir a una detecció més primerenca i a una prevenció millor de la contaminació que pugui ser ocasionada pels vaixells.

2. Els capitans, els operadors i els agents dels vaixells, així com els expedidors o els propietaris de mercaderies perilloses o contaminants transportades a bord d'aquells queden obligats al compliment dels requisits i les condicions que estableix aquest Reial decret. L'Administració marítima ha d'adoptar les mesures de policia administrativa i d'índole sancionadora que, a aquest efecte, siguin necessàries.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret s'aplica als vaixells d'arqueig brut igual o superior a 300 tones, sempre que expressament no s'estableixi una altra cosa diferent.

2. No és aplicable, sense perjudici del que estableix la disposició addicional quarta, als vaixells afectes a la defensa nacional o altres vaixells de titularitat o ús públic, sempre que prestin serveis públics de caràcter no comercial.

3. Els vaixells de pesca, els vaixells històrics o d'època i les embarcacions d'esbarjo d'eslora inferior a 45 metres estan subjectes exclusivament a les normes que contenen els articles 17 al 25.

4. A efectes de l'aplicació de les regles de notificació i seguiment de vaixells, no es consideren mercaderia subjecta a les obligacions que regula aquest Reial decret les provisions i l'equip a bord dels vaixells i el combustible per a ús propi en quantitats inferiors a 5.000 tones.

Article 3. *Definicions.*

A efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Instruments internacionals pertinents: els instruments següents que vigien el 27 de juny de 2002:

1r MARPOL: el Conveni internacional per a la prevenció de la contaminació pels vaixells, de 1973, i el seu Protocol de 1978.

2n SOLAS: el Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar, així com els protocols i les esmenes corresponents.

3r El Conveni internacional sobre arqueig de vaixells, de 1969.

4t El Conveni internacional relatiu a la intervenció en alta mar en casos d'accidents que causin una contaminació per hidrocarburs, de 1969, i el Protocol de 1973 relatiu a la intervenció en alta mar en casos de contaminació per substàncies diferents dels hidrocarburs.

5è Conveni SAR: el Conveni internacional sobre recerca i salvament marítims, de 1979.

6è Codi IGS: el Codi internacional de gestió de la seguretat.

7è Codi IMDG: el Codi marítim internacional per al transport de mercaderies perilloses.

8è Codi CIQ: el Codi internacional de l'OMI per a la construcció i l'equip de vaixells que transportin productes químics perillosos a granel.

9è Codi CIG: el Codi internacional de l'OMI per a la construcció i l'equip de vaixells que transportin gasos líquids a granel.

10è Codi BC: el Codi de l'OMI de pràctiques de seguretat relatives a les càrregues sòlides a granel.

11è Codi CNI: el Codi de l'OMI per a la seguretat del transport de combustible nuclear irradiat, plutoni i residus radioactius d'alt índex de radioactivitat en càrregues a bord dels vaixells.

12è Resolució A 851(20) de l'OMI: la Resolució 851(20) de l'Organització Marítima Internacional titulada «Principis generals per als sistemes de notificació de vaixells i requisits de notificació de vaixells, incloses les directrius per notificar esdeveniments en els quals intervinguin mercaderies perilloses, substàncies perjudicials o contaminants del mar».

b) Operador: el propietari o armador del vaixell.

c) Salvadors: companyia contractada per l'operador o per l'empresa naviliera per tractar de salvar el vaixell i la càrrega.

d) Agent: el consignatari del vaixell i, en general, qualsevol persona encarregada o autoritzada per lliurar informació en nom de l'operador del vaixell.

e) Expedidor: tota persona física o jurídica que ha subscrit o en el nom de la qual o per compte de la qual s'ha subscrit un contracte de transport de mercaderies per mar amb un transportista.

f) Empresari o empresa naviliera: la persona física o jurídica que, utilitza vaixells mercants propis o aliens, i es dediqui a la seva explotació, encara que això no constitueixi la seva activitat principal, sota qualsevol modalitat admesa pels usos internacionals.

g) Vaixell: tots els vaixells o embarcacions que naveguin per mar.

h) Mercaderies perilloses: són les següents:

1a Les mercaderies classificades en el Codi IMDG, incloses les radioactives a les quals fa referència el codi CNI.

2a Les substàncies líquides perilloses que enumera el capítol 17 del Codi CIQ.

3a Els gasos líquids que enumera el capítol 19 del Codi CIG.

4a Les substàncies sòlides referides a l'apèndix B del Codi BC.

5a Les mercaderies per al transport de les quals s'hagin establert les condicions prèvies apropiades segons el que disposa l'apartat 1.1.3 del Codi CIQ o de l'apartat 1.1.6 del Codi CIG.

i) Mercaderies contaminants:

1a Els hidrocarburs segons la definició de l'annex I del Conveni MARPOL.

2a Les substàncies nocives líquides, segons les defineix l'annex II del Conveni MARPOL.

3a Les substàncies perjudicials, segons les defineixen l'annex III del Conveni MARPOL.

j) Unitats de transport de càrrega: els vehicles per al transport de mercaderies per carretera, els vagons per al transport de mercaderies per ferrocarril, els contenidors, els vehicles cisterna de carretera, els vagons cisterna o les cisternes mòbils.

k) Adreça: la denominació social o el nom i els enllaços de comunicació que permetin establir contacte en cas de necessitat amb l'operador, l'agent, l'Administració marítima, Ports de l'Estat o l'entitat gestora del port o una altra persona o organisme habilitat en possessió d'informació detallada sobre la càrrega del vaixell.

l) Administració marítima: la Direcció General de la Marina Mercant i, sota la seva direcció, les capitànies marítimes i l'entitat pública empresarial Societat de Salvament i Seguretat Marítima (SASEMAR).

m) Administració portuària: l'ens públic Ports de l'Estat i les Autoritats Portuàries en l'àmbit de l'Administració General de l'Estat, i els òrgans portuaris corresponents respecte dels ports dependents de les comunitats autònomes.

n) Lloc de refugi: un port o una part del port, qualsevol atracador o ancoratge ja sigui natural o artificial, o bé qualsevol altra zona que estableixi l'Administració marítima per acollir vaixells necessitats d'assistència.

ñ) Estació costanera: els centres de coordinació de salvament adscrits a l'entitat pública empresarial Societat de Salvament i Seguretat Marítima (SASEMAR).

o) Servei de Trànsit Marítim (STM): el que s'estableix per millorar la seguretat i l'eficàcia del trànsit marítim i per protegir el medi ambient marí, amb capacitat d'actuar sobre el trànsit i de respondre a les situacions que en relació amb aquest es plantegen a la zona STM.

p) Sistemes d'organització del trànsit: qualsevol sistema d'una o diverses rutes o segments d'aquestes establertes per reduir el risc d'accidents, incloent-hi els dispositius de separació de trànsit, les rutes en sentit doble, les derrotes recomanades, les zones que s'han d'evitar, les zones de trànsit costaner, els girs, les zones de precaució i les derrotes d'aigües profundes.

q) Vaixells històrics o d'època: tota classe de vaixells històrics i les seves rèpliques, incloses les dissenyades per fomentar i promoure els oficis tradicionals i la nàutica, que serveixen com a monuments culturals vius, governats d'acord amb els principis tradicionals de la nàutica i la tècnica.

r) Accident: el definit com a tal en el codi de l'OMI per a la investigació dels accidents i incidents marítics.

s) Sistema EDI: sistema electrònic d'intercanvi de dades.

t) RDT: sistema registrador de dades de la travessia.

u) Sistema SIA/AIS: sistema d'identificació automàtica dels vaixells.

v) Sistema obligatori de notificació de vaixells: les zones, rutes o segments d'aquestes prèviament delimitades i aprovades com a tals per l'OMI, en les quals els vaixells que les recorrin o travessin queden obligats a notificar a l'Administració marítima les dades que es consideren rellevants a efectes de preservar la seguretat marítima i la integritat del medi marí.

w) Aigües marítimes espanyoles: aquelles en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

CAPÍTOL II

Notificació i seguiment dels vaixells

Article 4. *Notificació prèvia a l'entrada als ports espanyols.*

1. L'operador, agent o capità d'un vaixell amb destinació a un port espanyol ha de notificar la informació recollida a l'apartat 1 de l'annex I a l'entitat gestora del port, almenys amb 24 hores d'antelació a l'arribada al port o en el moment en el qual el vaixell abandoni el port anterior, si la durada de la travessia és inferior a 24 hores, o bé quan aquella informació estigui disponible, si el port d'escala no es coneix o ha canviat durant la travessia.

2. Els vaixells procedents d'un port extracomunitari i amb destinació a un port espanyol que transportin mercaderies perilloses o contaminants han de complir les obligacions de notificació que preveu l'article 13.

Article 5. *Seguiment dels vaixells que penetrin a la zona de sistemes obligatoris de notificació de vaixells.*

1. Sempre que s'hagi implantat un sistema obligatori de notificació de vaixells, adoptat per l'OMI segons el que disposa la regla 11 del capítol V del Conveni SOLAS i aplicat per un estat o diversos, dels quals almenys un sigui membre de la Unió Europea, l'Administració marítima ha d'adoptar les mesures pertinents perquè els vaixells que entrin en l'àmbit de l'esmentat sistema puguin notificar la informació que sigui procedent, sense perjudici de la informació addicional que els pugui ser sol·licitada sobre la base de la Resolució A. 851 (20) de l'OMI.

2. Quan la Direcció General de la Marina Mercant proposi un nou sistema obligatori de notificació de vaixells a l'OMI per a la seva implantació o quan formuli una proposta per modificar un sistema de notificació establert, ha d'incloure en la seva proposta, com a mínim, la informació a què es refereix l'apartat 4 de l'annex I.

Article 6. *Ús dels sistemes d'identificació automàtica.*

1. Qualsevol vaixell que faci escala en un port espanyol ha d'anar equipat, de conformitat amb el calendari que estableix l'apartat 1 de l'annex II, amb un sistema SIA que compleixi els requisits que estableix l'OMI.

2. Els vaixells equipats amb un SIA l'han de mantenir en funcionament a tot hora, excepte en els casos en què els acords, les regles o normes internacionals estipulin la protecció de la informació nàutica.

Article 7. Utilització dels sistemes d'organització del trànsit.

1. L'Administració marítima ha d'instar tots els vaixells que penetrin a la zona d'un sistema obligatori d'organització del trànsit adoptat per l'OMI segons la regla 10 del capítol V del Conveni SOLAS i que sigui utilitzat per Espanya i, si s'escau, per algun altre Estat, perquè utilitzin el sistema d'acord amb les directrius i els criteris pertinents fixats per l'OMI i ha de fer el seguiment dels vaixells esmentats.

2. En establir sota la seva responsabilitat un sistema d'organització del trànsit que no hagi estat adoptat per l'OMI, l'Administració marítima i, si s'escau, l'Administració portuària competent han de tenir en compte en la mesura que sigui possible les directrius i els criteris establerts per l'esmentat organisme i difondre tota la informació necessària per a la seguretat i l'ús eficaç del sistema esmentat.

Article 8. Seguiment del compliment del servei de trànsit per part dels vaixells.

L'Administració marítima ha d'efectuar el seguiment dels vaixells i adoptar les mesures pertinents perquè:

a) Els vaixells que penetrin, dins el mar territorial, a les zones en les quals estigui en funcionament un STM establert sobre la base de les directrius de l'OMI i explotat per Espanya i, si s'escau, per algun altre Estat compleixin les regles específiques per a l'esmentat STM.

b) Els vaixells que enarborin el pavelló de qualsevol Estat membre de la Unió Europea, o que tinguin destinació en un port comunitari i que penetrin en una zona no situada al mar territorial espanyol però sí en aigües marítimes espanyoles en les quals estigui en funcionament un STM implantat sobre la base de les directrius de l'OMI, compleixin les regles específiques d'aquell.

c) Els vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat que no sigui membre de la Unió Europea, que no tinguin per destinació un port comunitari i que penetrin en una zona en la qual estigui establert un STM en aigües marítimes espanyoles diferents del mar territorial, compleixin les regles específiques per al dit STM, sempre que això sigui possible. Les autoritats competents han d'informar l'Estat del pavelló del vaixell de què es tracti de tota possible violació greu de les esmentades regles que es produeixi a la zona STM esmentada.

Article 9. Infraestructura per als sistemes de notificació de vaixells, els sistemes d'organització del trànsit i els serveis de trànsit de vaixells.

1. L'Administració marítima ha de supervisar la posada en funcionament dels equips i les instal·lacions necessaris per a l'aplicació de les regles que estableix aquest Reial decret en relació amb els sistemes de notificació de vaixells i d'organització i seguiment del trànsit marítim, de manera que permetin l'intercanvi d'informació amb la procedent dels sistemes dels estats membres restants de la Unió Europea.

2. Les estacions costaneres encarregades del seguiment del compliment dels serveis de trànsit de vaixells i dels sistemes d'organització del trànsit han de disposar de suficient personal degudament qualificat, així com dels mitjans adequats de comunicació i

de seguiment de vaixells i que actuen d'acord amb les directrius pertinents de l'OMI.

Article 10. Sistemes registradors de dades de la travessia (RDT) o «caixes negres».

1. L'Administració marítima ha d'exigir i verificar, mitjançant controls i inspeccions, que els vaixells que facin escala en un port espanyol estiguin equipats amb un sistema registrador de dades de la travessia (RDT) d'acord amb les modalitats que estableix la secció II de l'annex II.

2. Les dades obtingudes per un sistema RDT s'han de posar a disposició de l'Administració marítima espanyola i dels òrgans competents de qualsevol altre Estat membre afectat per una investigació duta a terme arran d'un accident que hagi ocorregut en aigües marítimes espanyoles i les ha d'analitzar la Comissió permanent d'investigació de sinistres marítimes, les conclusions de la qual s'han de fer públiques tan aviat com sigui possible.

Article 11. Investigació d'accidents.

La investigació d'incidents i accidents en els quals estiguin involucrats els vaixells subjectes a l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret s'han d'ajustar a les regles que conté el Codi OMI per a la investigació d'accidents marítimes.

La Comissió permanent d'investigació de sinistres marítimes ha de cooperar amb els organismes d'investigació dels restants estats membres de la Unió Europea en la investigació d'incidents o accidents marítimes ocorreguts fora de les aigües marítimes espanyoles en els quals estiguin involucrats vaixells matriculats a Espanya.

CAPÍTOL III**Notificació de mercaderies perilloses o contaminants a bord de vaixells****Article 12. Obligacions de l'expedidor.**

No es pot presentar per al transport per via marítima o carregar-se a bord d'un vaixell en un port espanyol, sigui quina sigui la seva mida, cap mercaderia perillosa o contaminant sense el lliurament previ a l'empresa naviliera, a l'agent o al capità d'una declaració que inclogui totes les dades que enumera l'apartat 2 de l'annex I.

L'expedidor ha de facilitar a l'empresa naviliera, a l'agent o al capità del vaixell la declaració esmentada i garantir que la càrrega presentada per al transport correspon efectivament a la declarada.

Article 13. Notificació de mercaderies perilloses o contaminants transportades a bord.

1. L'operador, l'empresa naviliera, l'agent o el capità d'un vaixell, sigui quina sigui la seva mida, que transporti mercaderies perilloses o contaminants i abandoni un port espanyol ha de notificar a la Capitania Marítima que exerceixi la seva competència en el port esmentat, com a molt tard en el moment de la sortida, totes les dades que enumeren els apartats 2 i 3 de l'annex I.

2. L'operador, l'empresa naviliera, l'agent o el capità d'un vaixell, sigui quina sigui la seva mida, que transporti mercaderies perilloses o contaminants amb

origen en un port situat fora de la Unió Europea i amb destinació a un port espanyol o que hagi de fondejar el mar territorial espanyol, ha de notificar la informació esmentada a l'apartat anterior a la Capitania Marítima competent, abans d'abandonar el port de càrrega de les esmentades mercaderies o, si aquesta informació no està disponible en el moment de la sortida, quan conegui el port de destinació o d'ancoratge.

3. L'intercanvi d'informació per mitjans electrònics s'ha d'efectuar d'acord amb les normes establertes en cada cas i ha d'utilitzar la sintaxi i els procediments que determina l'annex III.

Article 14. Intercanvi electrònic de dades entre els estats membres.

El Ministeri de Foment ha de cooperar amb les autoritats competents dels estats membres restants per tal d'assegurar la interconnexió i interoperabilitat dels sistemes nacionals utilitzats per gestionar la informació citada a l'annex I, d'acord amb les regles següents:

a) L'intercanvi de dades s'ha d'efectuar per via electrònica i ha de permetre la recepció i el tractament de missatges notificats de conformitat amb el que disposa l'article 13.

b) El sistema ha de permetre la transmissió d'informació de manera ininterrompuda.

c) S'ha de transmetre sense demora a l'autoritat competent de qualsevol altre Estat membre que ho sol·liciti la informació sobre un vaixell i la càrrega perillosa o contaminant que porti a bord.

Article 15. Exempcions.

1. La Direcció General de la Marina Mercant pot eximir del compliment de l'obligació que estableix l'article 13 els serveis de línia regular de cabotatge, sempre que es compleixin les condicions següents:

a) Que l'empresa naviliera de què es tracti elabori i mantingui actualitzada una llista dels vaixells que explotin el servei.

b) Que l'empresa esmentada tingui preparada i a disposició de l'Administració marítima la informació a la qual es refereix l'apartat 3 de l'annex I per a cada travessia que s'efectui. A aquest efecte, ha d'implantar un sistema electrònic que garanteixi a tot hora la transmissió immediata de la informació esmentada quan sigui oficialment requerida.

2. L'empresa naviliera interessada ha de sol·licitar l'exempció a la Direcció General de la Marina Mercant, adjuntant a la sol·licitud la documentació acreditativa del compliment del que disposa l'apartat 1.

L'òrgan directiu esmentat pot requerir a l'empresa perquè completi la documentació aportada o ordenar a la Capitania Marítima competent la realització de les comprovacions necessàries per verificar el compliment dels requisits esmentats, tot això en el termini de 15 dies, transcorreguts els quals ha de dictar la resolució que sigui procedent.

3. La Direcció General de la Marina Mercant ha de verificar periòdicament el compliment de les condicions que exigeix l'apartat 1, i retirar amb caràcter immediat una exempció atorgada, per l'incompliment sobrevingut de qualsevol d'aquelles, sense perjudici de les possibles sancions que es puguin imposar.

CAPÍTOL IV

Seguiment dels vaixells perillosos i intervenció en cas de problemes i accidents al mar

Article 16. Transmissió de la informació relativa a determinats vaixells.

1. Es consideren com un risc potencial per a la navegació o una amenaça per a la seguretat marítima, la seguretat de la vida humana al mar o per a la integritat del medi ambient marí els vaixells que estiguin en algun dels casos que s'indiquen a continuació:

a) Els que, en el transcurs de la seva travessia, s'han vist involucrats en incidents o accidents descrits en l'article 17, han incomplert les obligacions de notificació i informació imposades per aquest Reial decret o han incomplert les regles aplicables en els sistemes d'organització del trànsit i els STM sota responsabilitat de l'Administració marítima espanyola.

b) Aquells respecte dels quals s'ha provat o es presumeix que han efectuat abocaments voluntaris d'hidrocarburs o que han comès infraccions al Conveni MARPOL en aigües marítimes espanyoles.

c) Aquells als quals s'ha denegat l'accés a un o més ports d'algun Estat membre de la Unió Europea, que han estat objecte d'un informe o notificació per un Estat membre de conformitat amb l'apartat 1 de l'annex I del Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, aprovat pel Reial decret 91/2003, de 24 de gener.

2. Les estacions costaneres espanyoles que tinguin informació rellevant sobre els vaixells citats a l'apartat 1 l'han de comunicar a les estacions costaneres competents dels altres estats membres de la Unió Europea situats al llarg de l'itinerari previst del vaixell.

3. L'Administració marítima ha de transmetre a l'Administració portuària competent i, si s'escau, a l'organisme designat per aquella la informació rebuda d'altres estats membres respecte de vaixells que estiguin en les circumstàncies que preveu l'apartat 1.

4. L'Administració marítima, tenint en compte els inspectors disponibles, ha de dur a terme, d'ofici o a petició d'un altre Estat membre, les inspeccions o verificacions oportunes i ha d'informar tots els estats membres interessats dels resultats d'aquelles.

Article 17. Notificació d'incidents i accidents al mar.

1. Sense perjudici del que disposen les normes internacionals i per tal de prevenir o reduir riscos significatius per a la seguretat marítima, la seguretat de la vida humana al mar o el medi ambient marí, l'Administració marítima ha d'efectuar el seguiment i adoptar les mesures adequades perquè els capitans dels vaixells, que naveguin per la zona SAR sota la seva responsabilitat o per la zona econòmica exclusiva, comuniquin immediatament a les estacions costaneres d'altres estats membres de la Unió Europea, que estiguin situades a la zona geogràfica esmentada, els punts següents:

a) Qualsevol incident o accident que afecti la seguretat del vaixell, com ara abordatges, avarades, danys, fallades o avaries, inundacions o corriments de la càrrega, o qualsevol defecte al buc o fallada estructural.

b) Qualsevol incident o accident que comprometi la seguretat de la navegació, tals com les fallades

que puguin afectar la maniobrabilitat o navegabilitat del vaixell, i els defectes dels sistemes de propulsió o aparells de govern, de la instal·lació de producció d'electricitat o dels equips de navegació o comunicació.

c) Qualsevol situació que pugui desembocar en una contaminació de les aigües o del litoral d'un Estat membre, com ara abocaments o risc d'abocaments de productes contaminants al mar.

d) Qualsevol taca de materials contaminants o contenidors o embalums a la deriva observats al mar.

2. El missatge d'avís ha d'incloure almenys la identitat del vaixell, la seva posició, el port d'origen i el de destinació, l'adreça on es pugui obtenir informació sobre mercaderies perilloses i contaminants transportades a bord, el nombre de persones a bord, detalls de l'accident o de l'incident i qualsevol informació pertinent esmentada en la Resolució A.851 (20) de l'OMI.

Article 18. *Mesures en casos de condicions meteorològiques excepcionalment desfavorables.*

1. Si les capitànies marítimes consideren que, en condicions meteorològiques o del mar excepcionalment desfavorables, hi ha un risc greu de contaminació de les aigües marítimes o de les zones costaneres espanyoles o d'altres estats o que hi ha riscos per a la vida humana, poden adoptar les mesures següents:

a) Facilitar al capità d'un vaixell que estigui a la zona portuària afectada i que vulgui entrar o sortir del port, sempre que això sigui possible, tota la informació sobre l'estat del mar i sobre les condicions meteorològiques i, quan sigui pertinent i possible, sobre el perill que poden comportar per al vaixell, la càrrega, la tripulació i els passatgers.

b) Qualsevol altres mesures o decisions que, sense perjudici de l'assistència als vaixells en perill de conformitat amb l'article 20, es considerin adequades, com ara recomanar o prohibir, a un vaixell en particular o a tots els vaixells en general, l'entrada o la sortida del port, a les zones afectades, fins que s'hagi determinat que ja no hi ha riscos per a la vida humana o per al medi ambient.

c) Limitar al màxim, o prohibir si és necessari, que els vaixells carreguin combustible en terminals situades a les seves aigües territorials.

2. El capità ha d'informar l'empresa naviliera de les mesures o recomanacions adequades a què es refereix l'apartat 1 que, tanmateix, no perjudgen la decisió del capità basada en el seu judici professional tal com estableix el Conveni SOLAS.

En els casos en què la decisió adoptada pel capità no s'ajusti a les mesures adoptades en aplicació del que preveu l'apartat 1, ha d'informar la Capitania Marítima competent sobre les raons que justifiquin la seva decisió. La Capitania Marítima, en aquest cas, pot reconsiderar o mantenir l'autorització, prohibició o mesura inicialment acordada i ha de comunicar, per qualsevol mitjà, al capità del vaixell la resolució finalment adoptada, per al seu compliment.

3. Les mesures adoptades per les capitànies marítimes s'han de basar en el pronòstic de les condicions meteorològiques i de l'estat del mar facilitat per l'Institut Nacional de Meteorologia.

Article 19. *Mesures relatives als incidents o accidents al mar.*

1. L'Administració marítima ha d'adoptar, en cas d'incident o accident al mar, les mesures apropiades, de conformitat amb les normes internacionals, per garantir la seguretat marítima i de la vida humana al mar i la protecció del medi ambient marí i costaner.

2. Quan l'Administració marítima consideri que, en cas d'accident o incident d'un vaixell dels que preveu l'article 17, sigui necessari allunyar, reduir o eliminar un perill greu i imminent que amenaci el litoral o els interessos de la zona costanera afectada, la seguretat dels altres vaixells, de les seves tripulacions, dels passatgers o de les persones en terra, o protegir el medi marí, pot adoptar, entre altres, les mesures següents:

a) Restringir els moviments del vaixell o imposar-li un rumb determinat. Aquesta exigència no afecta la responsabilitat del capità respecte al govern segur del seu vaixell.

b) Exigir al capità del vaixell que posi fi al risc per al medi ambient o per a la seguretat marítima.

c) Embarcar en el vaixell un equip d'avaluació amb la missió de determinar el grau de risc, ajudar el capità a remeiar la situació i mantenir informada l'estació costanera competent.

d) Ordenar al capità del vaixell dirigir-se a un lloc de refugi en cas de perill imminent, o imposar el practicatge o el remolc del vaixell a costa de l'operador o de l'empresa naviliera.

3. L'operador, l'empresa naviliera, el capità del vaixell i el propietari de les mercaderies perilloses o contaminants transportades a bord han de prestar tota la cooperació que, amb respecte a l'ordenament jurídic nacional i internacional, li sigui requerida per l'Administració marítima amb la finalitat de reduir al mínim les conseqüències d'un incident o accident al mar.

4. El capità d'un vaixell al qual s'apliquin les disposicions del codi IGS ha d'informar l'empresa naviliera, segons codi esmentat, de qualsevol incident o accident als quals es refereix l'apartat 1 de l'article 17. Quan hagi estat informada d'aquesta situació, l'empresa s'ha de posar en comunicació amb l'estació costanera competent i posar-se a la seva disposició en la mesura necessària.

Article 20. *Llocs de refugi.*

L'Administració marítima, amb la consulta prèvia a les parts interessades i l'informe, que no és determinant, de l'ens públic Ports de l'Estat sobre les condicions tècniques i d'operativitat portuària, ha d'elaborar plans per allotjar, a les aigües sota la seva jurisdicció, vaixells necessitats d'assistència. Aquests plans han de contenir les determinacions necessàries i els procediments que tinguin en compte les limitacions operatives i mediambientals per garantir que els vaixells necessitats d'assistència es puguin adreçar immediatament a un lloc de refugi subjecte a l'autorització de l'autoritat competent. Si l'Administració marítima ho considera necessari i factible, els dits plans han d'incloure disposicions per facilitar els recursos i equips adequats per a l'assistència, el salvament i les operacions d'intervenció en cas de contaminació.

Els plans per acollir vaixells necessitats d'assistència han d'estar disponibles a petició de les parts interessades.

Article 21. Autorització de l'entrada d'un vaixell en un lloc de refugi.

1. L'Administració marítima no està obligada a concedir autorització per accedir a un lloc de refugi.

2. Quan un vaixell necessitat d'assistència sol·liciti autorització per accedir a un lloc de refugi situat en aigües marítimes espanyoles, l'Administració marítima ha de decidir, d'acord amb la informació i els elements de judici disponibles en cada moment, atorgar l'autorització quan el dany que previsiblement pugui derivar de l'esmentada mesura sigui inferior al que se seguiria si s'adoptessin altres mesures alternatives d'auxili al vaixell. En cas contrari ha de denegar l'autorització, i n'ha de motivar la resolució.

3. Quan el vaixell, per la seva pròpia situació o per circumstàncies externes, presenti riscos d'incendi, explosió, avaria, incloses les fallades mecàniques o estructurals, abordatge, contaminació, disminució de l'estabilitat, avarada o qualssevol altres que puguin comportar perill per a la vida de les persones o danys en el medi ambient marí o en els recursos naturals, l'autorització d'accés al lloc de refugi es pot condicionar en funció de la valoració de les circumstàncies que enumeren els apartats 4 i 5 d'aquest article i de la prestació de la garantia que regula l'article 22.

Les activitats de salvament per salvaguardar la vida o la integritat física de les persones embarcades les ha de dur a terme, en tot cas, l'Administració marítima de forma immediata i incondicional, sempre que la situació així ho requereixi.

4. L'Administració marítima ha d'elaborar protocols d'actuació en els quals s'analitzin objectivament els avantatges i inconvenients que comportaria permetre l'accés d'un vaixell necessitat d'ajuda, i ha de ponderar les variables següents:

a) Esdeveniment desencadenant de l'emergència (incendi, explosió, avaria, inclosos les fallades mecàniques o estructurals, abordatge, contaminació, disminució de l'estabilitat o avarada, entre altres).

b) Avaluació dels riscos associats a l'esmentat esdeveniment combinant els factors següents:

1r Personals: com ara la seguretat de les persones a bord, distància de les zones poblades més properes i la densitat de població.

2n Ambientals: zones d'alt valor ecològic, hàbitats i espècies protegides i d'altres de similars.

3r Socioeconòmics: existència d'instal·lacions industrials o d'activitats comercials a la rodalia, l'interès turístic de la zona, explotació de pesqueries o d'activitat de marisqueig, entre altres.

4t Condicionants naturals i físics: vents dominants, condicions meteorològiques i estat de la mar, batimetria, variacions estacionals, característiques nàutiques (espai de maniobra, restriccions imposades per les dimensions del vaixell) i d'altres similars, així com obres marítimes.

5è Mitjans d'actuació: com ara òrgans i entitats administratives competents i funcions que exerceixen, existència o no de servei de practicatge, nombre i potència de remolcadors disponibles, instal·lacions i mitjans d'ajuda a la navegació i a la maniobra, mitjans d'evacuació, mitjans de càrrega i descàrrega adequats per al tipus de mercaderies a bord.

6è Conseqüències previsibles que puguin derivar de la utilització del lloc de refugi en funció de cada possible esdeveniment desencadenant.

5. Quan es produeixi una petició d'accés a un lloc de refugi, l'Administració marítima, partint dels elements de judici que dimanen del protocol específic d'actuació aplicable al cas, ha d'adoptar la decisió que sigui procedent.

Si no hi ha un protocol adequat per a l'emergència en curs, ha d'avaluar les circumstàncies del cas a fi d'arribar a la conclusió esmentada a l'apartat 2, utilitzant els elements següents de judici:

a) Navegabilitat del vaixell, en particular: flotabilitat, estabilitat, disponibilitat de mitjans de propulsió i de producció d'energia i capacitat d'atrada.

b) Naturalesa i estat de la càrrega, provisions i combustible i, en particular, mercaderies perilloses.

c) Distància i temps estimat de navegació fins a un lloc de refugi.

d) Presència o absència del capità al vaixell i col·laboració en el sinistre de tota la dotació amb les autoritats competents.

e) Nombre dels altres tripulants o persones que es troben a bord en funcions d'auxili o per qualsevol altre motiu i una avaluació dels factors humans, inclosa la fatiga.

f) Si el vaixell està assegurat o no, inclosa la responsabilitat civil, i, si ho està, identificació de l'assegurador, i els límits de responsabilitat aplicables, si n'hi ha.

g) Renúncia al benefici de limitació o exoneració de responsabilitat per part de qui l'invoqui per al cas d'acceptació del refugi.

h) Conformitat del capità, operador o de l'empresa naviliera amb les propostes de l'Administració marítima sobre continuar la travessia o dirigir-se a un lloc de refugi.

i) Conformitat i justificació tècnica de la societat de classificació emissora del corresponent certificat de classe, així com dels salvadors, si n'hi ha, quant a continuar la travessia o dirigir-se a un lloc de refugi.

j) Prestació de la garantia financera exigida o de les mesures provisionals sobre això.

k) Contractes de salvament subscrits pel capità, operador o empresa naviliera.

l) Informació sobre les intencions del capità i/o l'empresa que vagi a prestar el salvament.

m) Designació d'un representant de l'empresa naviliera a Espanya amb acceptació del seu domicili per a notificacions.

Article 22. Constitució de la garantia.

1. L'autorització d'entrada d'un vaixell en perill a un lloc de refugi també es pot condicionar a la prestació d'una garantia financera, quan es produeixi qualsevol de les circumstàncies que preveu l'article 21.3.

2. La garantia financera s'ha de presentar a una entitat bancària amb domicili a Espanya per l'operador, l'empresa naviliera, el salvador del vaixell o per l'expedidor, el propietari o el receptor de la càrrega a favor de la Direcció General de la Marina Mercant i amb submissió expressa als tribunals espanyols, i s'ha de precisar clarament que es constitueix de manera irrevocable per respondre, en qualsevol quantia, de les reclamacions d'indemnització que derivin de tots els possibles danys que puguin ser causats a persones, entitats públiques o béns de qualsevol naturalesa pel

vaixell o la seva càrrega com a conseqüència d'esdeveniments catastròfics com ara incendi, explosió, avaria, inclosos les fallades mecàniques o estructurals, abordatge, contaminació, disminució de l'estabilitat o avarada, entre altres.

Així mateix, respon de les despeses prèvies en què s'incorri per evitar o minimitzar el dany esmentat, així com del cost de les mesures d'extracció o remoció del vaixell o de la seva càrrega i de restauració del medi ambient costaner o marí que s'adoptin com a conseqüència de l'esdeveniment o bé durant el desplaçament del vaixell per entrar o sortir del lloc de refugi o la seva estada en aquest.

3. Si no és possible formalitzar immediatament la garantia, perquè es tracta d'un dia inhàbil o una hora intempestiva, l'operador, l'expedidor, el salvador, l'agent o la persona en qui deleguin ha d'estendre un xec lliurat per una entitat financera o aportar un aval, a primer requeriment i sense benefici d'excussió, o qualsevol altra garantia d'efectes equivalents a judici de la Direcció General de la Marina Mercant per la quantia que correspongui d'acord amb el barem que estableix l'article 23, fins que sigui possible prestar la garantia, moment en què cal procedir a retornar-la.

Tot això amb independència dels altres requisits que per a la constitució de la garantia exigeixi la seva normativa reguladora específica.

Article 23. *Quantia i execució de la garantia.*

1. Per als vaixells tanc que transportin mercaderies amb les característiques ressenyades al Reglament (CE) núm. 1726/2003 del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de juliol de 2003, pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 417/2002 relatiu a la introducció accelerada de normes en matèria de doble buc o de disseny equivalent per a petroliers de buc únic, la quantia de la garantia és la següent:

Vaixells l'arqueig dels quals no superi els 2.000 GT, fins a set milions d'euros, i per cada unitat d'arqueig que superi els 2.000 GT, fins a 10.000 euros.

2. Per a la resta dels vaixells, la quantia de la garantia és la següent:

Vaixells l'arqueig dels quals no superi els 2.000 GT, fins a 2,5 milions d'euros, i per cada unitat d'arqueig que superi els 2.000 GT, fins a 600 euros.

3. L'import de la garantia, que ha de satisfer les finalitats que preveu l'article 22.2, es determina tenint en compte el cost íntegre dels danys previsibles que es puguin produir, per raó de la naturalesa i quantitat de la càrrega transportada i característiques i estat del vaixell, amb els límits màxims fixats als dos apartats anteriors.

4. Si, un cop constituïda la garantia, finalment no es produeixen danys ni es generen costos dels coberts per aquella, la Direcció General de la Marina Mercant ha d'alliberar la garantia.

En cas contrari, pot lliurar càrrecs contra aquesta pels danys o costos ocasionats. Si la quantitat executada no és suficient per fer front en qualsevol quantia a tots els danys i perjudicis ocasionats, l'operador, l'agent, l'expedidor o el salvador han de satisfer els danys esmentats de la manera més ràpida possible.

Article 24. *Procediment d'actuació.*

1. La competència per atorgar l'autorització d'accés d'un vaixell a un lloc de refugi correspon al director general de la Marina Mercant, que pot delegar el seu exercici en el capità marítim en la circumscripció del qual es trobi el vaixell.

2. El procediment s'inicia a sol·licitud del capità del vaixell afectat o d'un representant de l'operador o de l'empresa naviliera, que han d'indicar les raons per les quals el vaixell està necessitat d'assistència, i facilitar tota la informació que considerin rellevant, així com aquella altra que els sigui requerida per la Capitania Marítima.

3. La Capitania Marítima ha de fer tots els actes d'instrucció que consideri necessaris per fonamentar la decisió final, incloent-hi, si s'escau, una inspecció del vaixell. En particular, pot proposar que es condioni l'entrada del vaixell a la concurrència de les circumstàncies que precisa l'article 21 o a la prestació de la garantia que regulen els articles anteriors.

4. La resolució que autoritzi l'accés a un lloc de refugi ha de ser expressament acordada i, a causa de necessitat urgent, es pot adoptar verbalment i sense subjecció a formalitats especials, sense perjudici de l'obligació de notificar als interessats l'acte i la seva motivació per escrit com més aviat millor i, en tot cas, en un termini no superior a 96 hores.

5. Contra la resolució, que posa fi a la via administrativa, els interessats poden interposar recurs de reposició.

6. En el cas que no sigui autoritzada l'entrada del vaixell al lloc de refugi, l'Administració marítima, si ho considera necessari, ha d'establir les mesures alternatives que consideri adequades a fi de protegir els béns jurídics, tant públics com privats, que es puguin veure compromesos per la situació precària del vaixell o de la seva càrrega i per les circumstàncies externes, fonamentalment de tipus meteorològic, que afectin o puguin afectar el vaixell.

Article 25. *Informació a les parts interessades.*

1. L'estació costanera espanyola corresponent ha de transmetre, quan sigui necessari, avisos per ràdio que es puguin sentir als sectors potencialment afectats per qualsevol incident o accident notificat de conformitat amb el que disposa l'article 17.1 i informar de la presència de qualsevol vaixell que constitueixi una amenaça a la seguretat marítima i de la vida humana al mar o al medi ambient.

2. Les autoritats competents que hagin rebut informació notificada amb base als articles 13 i 17 han de facilitar a tot hora aquesta informació, amb la sol·licitud prèvia i per raons de seguretat marítima o de prevenció de la contaminació marina, a l'autoritat competent de qualsevol altre Estat membre de la Unió Europea.

3. Quan les esmentades autoritats hagin estat informades, d'acord amb el que estableix aquest Reial decret o per qualsevol altre procediment, de fets que generin o incrementin el risc en zones marítimes i costaneres d'un altre Estat membre, han d'adoptar les mesures pertinents per informar-ne l'Estat afectat i per consultar-lo sobre les actuacions previstes.

CAPÍTOL V

Mesures complementàries

Article 26. Publicitat i informació relatives als organismes competents.

L'Administració marítima ha d'informar periòdicament el sector marítim sobre les dades que es considerin rellevants, en especial sobre la zona geogràfica de competència dels diferents òrgans responsables, dels procediments per notificar la informació que preveuen aquest Reial decret i els seus destinataris.

Article 27. Mesures de policia administrativa.

L'Administració marítima pot denegar l'entrada a port d'aquells vaixells que falsegin, no trasmetin o transmetin de forma incorrecta o incompleta la informació que regula aquest Reial decret, quan això comprometi greument la seguretat de la navegació marítima o comporti un perill greu per al medi ambient marí.

Article 28. Inspeccions, sancions i transmissió de la informació.

1. S'ha d'inspeccionar periòdicament el funcionament dels sistemes telemàtics establerts en compliment d'aquest Reial decret i, en particular, la seva capacitat per complir els requisits de recepció i tramesa sense demora, de forma ininterrompuda, de la informació notificada segons el que disposen els articles 13 i 16.

2. Les accions i omissions que contravinguin al que disposa aquest Reial decret constitueixen infraccions administratives tipificades en el capítol III del títol IV de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant.

3. L'Administració marítima ha d'informar sense demora l'Estat d'abanderament i qualsevol altre Estat afectat de les mesures adoptades en aplicació del que disposen els articles 17 i 19 i de les sancions, si s'escau, imposades.

4. Quan, amb motiu d'un incident o accident als quals es refereix l'article 17, es comprovi que l'empresa naviliera no ha pogut establir ni mantenir un enllaç amb el vaixell o amb les estacions costaneres competents, l'Administració marítima n'ha d'informar l'Estat que hagi expedit o en el nom del qual s'hagi expedit el document IGS de conformitat i el certificat associat de gestió de la seguretat.

5. Si la gravetat de la fallada demostra l'existència d'un defecte important en el funcionament del sistema de gestió de la seguretat d'una empresa naviliera establerta a Espanya, la Direcció General de la Marina Mercant ha d'iniciar immediatament el procediment de revocació del document de conformitat o del certificat associat de gestió de la seguretat que hagin estat expeditos a Espanya.

Disposició addicional primera. Confidencialitat de la informació.

L'Administració marítima i, si s'escau, l'Administració portuària competent ha d'adoptar les mesures necessàries per assegurar la confidencialitat de la informació que li sigui transmesa en aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició addicional segona. Sistema EDI de transmissió d'informació.

La transmissió de la informació que els capitans, naviliers o operadors dels vaixells hagin de cursar a les autoritats portuàries o marítimes, així com la que cursin aquestes últimes a les dels restants estats membres de la Unió Europea s'ha de fer, preferentment, mitjançant el sistema EDI.

Disposició addicional tercera. Extinció d'exempcions.

Queden extingides les exempcions concedides als transbordadors de càrrega rodada o a les naus de passatge de gran velocitat en virtut de l'article 4.d) del Reglament sobre reconeixements obligatoris per garantir la seguretat de la navegació de determinats vaixells de passatge, aprovat pel Reial decret 1907/2000, de 24 de novembre.

Disposició addicional quarta. Vaixells de titularitat pública.

Per ordre del ministre de Foment es determina el procediment conforme al qual els vaixells de titularitat o ús públics als quals es refereix l'article 2.2 poden accedir als llocs de refugi. L'ordre ministerial l'han d'aprovar conjuntament els ministres de Defensa i de Foment quan els vaixells esmentats estiguin adscrits a la defensa nacional.

Disposició addicional cinquena. Aprovació de plans i protocols sobre llocs de refugi.

En el termini de dos anys l'Administració marítima ha d'adaptar els plans existents a les directrius de l'OMI i aprovar els plans i protocols sobre llocs de refugi que preveu aquest Reial decret, que han d'incloure tot el litoral espanyol.

L'operació esmentada s'ha de dur a terme amb criteris homogenis als seguits per les autoritats competents dels altres estats membres de la Unió Europea.

Disposició addicional sisena. Regulació de les comunicacions.

Per garantir l'efectivitat de les obligacions de cooperació en matèria d'intercanvi d'informació a les quals es refereix l'article 14, per ordre del ministre de Foment s'han de regular les comunicacions entre les autoritats competents nacionals, i entre aquestes i les dels estats membres de la Unió Europea.

L'ens públic Ports de l'Estat ha d'actuar com a enllaç de comunicació, i li correspon l'establiment i el manteniment dels necessaris sistemes d'informació i intercanvi de dades.

Disposició transitòria única. Termini d'establiment dels equips i les instal·lacions.

1. L'Administració marítima ha de posar en funcionament gradualment, d'acord amb el calendari que preveu la secció I de l'annex II, els equips i les instal·lacions en terra adequats per rebre i utilitzar la informació dels sistemes SIA, tenint en compte el radi d'acció necessari per a la transmissió de la informació esmentada.

2. El procés d'establiment dels equips i de les instal·lacions en terra als quals es refereix l'article 9 s'ha de culminar com a molt tard el 31 de desembre de 2007 i ha d'estar en condicions per transmetre la informació

i intercanviar-la amb els sistemes dels restants estats membres de la Unió Europea un any després.

3. Les administracions marítima i portuària han de coordinar el possible aprofitament dels sistemes SIA com a elements de senyalització marítima i ajuda a la navegació.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogats el Reial decret 1253/1997, de 24 de juliol, sobre condicions mínimes exigides als vaixells que transportin mercaderies perilloses o contaminants amb origen o destinació en ports marítims nacionals, i el Reial decret 701/1999, de 30 d'abril, que modifica l'anterior, així com totes les disposicions del mateix rang i inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Habilitació competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència atribuïda a l'Estat per l'article 149.1.20a de la Constitució en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Habilitació normativa.*

El ministre de Foment ha d'aprovar les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret i, en particular, adaptar el contingut dels annexos a les necessitats de protecció de la seguretat de la navegació i de la prevenció i lluita contra la contaminació del medi marí i al que estableixin les normes internacionals en l'esmentada matèria.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el Butlletí Oficial de l'Estat.

Madrid, 6 de febrer de 2004.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANNEX I

Llista de la informació que s'ha de notificar

1. Informació que s'ha de notificar d'acord amb l'article 4. Informació general.

- Identificació del vaixell (nom, distintiu de crida, número OMI d'identificació o número MMSI).
- Port d'origen i de destinació.
- Dia i hora probable d'arribada al port de destinació o a la zona d'espera dels vaixells i d'embarcament i desembarcament dels pràctics segons ho requereixi l'autoritat competent, i dia i hora probable de sortida d'aquest port.
- Nombre total de persones a bord.
- Còpia del certificat de gestió de la seguretat (IGS).

2. Informació que s'ha de notificar d'acord amb l'article 12. Informació sobre la càrrega.

a) La denominació tècnica correcta de les mercaderies perilloses o contaminants, els números de les

Nacions Unides, quan n'hi hagi, precedits de les lletres «UN», les categories de risc segons l'OMI, seguint la nomenclatura dels codis IMDG, CIQ i CIG i, si s'escau, la classe del vaixell necessari per a les càrregues CNI, tal com els defineix la regla 14.2 del capítol VII del Conveni SOLAS, les quantitats de les mercaderies esmentades i, si s'estan transportant en unitats de transport de càrrega que no siguin cisternes, el seu número d'identificació. Adreça on es pugui obtenir informació detallada sobre la càrrega. Aquestes dades no substitueixen la documentació que s'ha de presentar de conformitat amb el codi IMDG, quan aquest sigui aplicable.

b) Qualsevol altra informació detallada i rellevant, especialment a efectes de les decisions que s'hagin d'adoptar en casos d'emergència.

3. Informació que s'ha de notificar d'acord amb l'article 13.

A. Informació general.

a) Identificació del vaixell (nom, distintiu de crida, número OMI d'identificació o número MMSI).

b) Port d'origen i de destinació, amb especificació de qui sigui l'expedidor i el receptor concret de la càrrega.

c) Per a un vaixell que abandoni un port espanyol, hora probable de sortida del port de sortida o de la zona d'espera dels vaixells i d'embarcament i desembarcament dels pràctics segons ho requereixi l'autoritat competent, i hora probable d'arribada al port de destinació.

d) Per a un vaixell procedent d'un port situat fora de la Unió Europea i amb destinació a un port espanyol, hora probable d'arribada al port de destinació o a la zona d'espera dels vaixells i d'embarcament i desembarcament dels pràctics segons ho requereixi l'autoritat competent.

e) Nombre total de persones a bord.

f) Societat de classificació, amb expressió de la data de la seva entrada en la societat esmentada.

B. Informació relativa a la càrrega.

a) Fitxa de dades de seguretat amb la denominació tècnica correcta de les mercaderies perilloses o contaminants, els números de les Nacions Unides, quan n'hi hagi, precedits de les lletres «UN», les categories de risc segons l'OMI seguint la nomenclatura dels codis IMDG, CIQ i CIG i, si s'escau, la classe del vaixell tal com la defineixi el codi CNI, tal com la defineix la regla 14.2 del capítol VII del Conveni SOLAS, les quantitats de les mercaderies esmentades, la seva localització a bord i, si s'estan transportant en unitats de transport de càrrega que no siguin cisternes, el seu número d'identificació; procediments d'emergència que preveu el full de seguretat de la mercaderia, així com l'adreça on es pugui obtenir informació detallada sobre la càrrega.

b) Confirmació que a bord hi ha una llista o un manifest o un pla apropiat de càrrega que doni detalls de les mercaderies perilloses o contaminants transportades i de la seva situació al vaixell.

c) Qualsevol altra informació detallada i rellevant, especialment a efectes de les decisions que s'hagin d'adoptar en casos d'emergència.

4. Informació esmentada a l'article 5.

A. Identificació del vaixell (nom, distintiu de crida, número OMI d'identificació o número MMSI).

B. Societat de classificació, amb expressió de la data de la seva entrada en la societat esmentada.

C. Data i hora.

D. Posició en latitud i longitud o marcació exacta i distància en milles nàutiques des d'un senyal clarament identificat.

E. Rumb.

F. Velocitat.

G. Port d'origen, amb especificació dels qui sigui l'expedidor i el receptor de la càrrega.

H. Port de destinació i hora probable d'arribada.

I. Càrrega i, si hi ha mercaderies perilloses a bord, quantitat i classe segons l'OMI.

J. Adreça per a la comunicació d'informació relativa a la càrrega.

K. Nombre total de persones a bord.

L. Qualsevol altra informació rellevant, en especial la següent:

Característiques i quantitat estimada del combustible per als vaixells que transportin més de 5.000 tones de combustible.

Condicions de navegació.

Còpia del certificat de gestió de la seguretat (IGS).

5. El capità del vaixell ha d'informar immediatament l'Administració marítima o l'Administració portuària corresponent de qualsevol modificació en la informació notificada en virtut d'aquest annex.

ANNEX II

Prescripcions aplicables a l'equip de bord

I. Sistemes d'identificació automàtica (SIA).

1. Vaixells construïts després de l'1 de juliol de 2002.

Els vaixells de passatge, independentment de la seva mida, i tots els vaixells d'un arqueig brut igual o superior a 300 tones construïts a partir de l'1 de juliol de 2002 que facin escala en un port espanyol estan obligats a complir el requisit d'emplaçament a bord que esmenta l'article 6.

2. Vaixells construïts abans de l'1 de juliol de 2002.

Els vaixells de passatge, amb independència de la seva mida, estan obligats a complir el requisit d'emplaçament a bord que esmenta l'article 6.

Els vaixells restants, sempre que tinguin un arqueig brut igual o superior a 300 tones, que estiguin construïts abans de l'1 de juliol de 2002 i facin escala en un port espanyol, ho estan d'acord amb el calendari següent:

a) Vaixells tanc: com a molt tard en ocasió de la primera revisió del material de seguretat efectuada després de l'1 de juliol de 2003.

b) Vaixells diferents dels de passatge i vaixells tanc, d'un arqueig brut igual o superior a 50.000 tones: com a molt tard l'1 de juliol de 2004.

c) Vaixells diferents dels de passatge i vaixells tanc d'un arqueig brut igual o superior a 10.000 tones, però inferior a 50.000: com a molt tard l'1 de juliol de 2005 o, respecte als vaixells utilitzats en travessies internacionals, en qualsevol altra data anterior acordada per l'OMI.

d) Vaixells diferents dels de passatge i vaixells tanc, d'un arqueig brut igual o superior a 3.000 tones, però inferior a 10.000: com a molt tard l'1 de juliol de 2006 o, respecte als vaixells utilitzats en travessies internacionals, en qualsevol altra data anterior acordada per l'OMI.

e) Vaixells diferents dels de passatge i vaixells tanc, d'un arqueig brut igual o superior a 300 tones, però inferior a 3.000: com a molt tard l'1 de juliol de 2007 o, respecte als vaixells utilitzats en travessies internacionals, en qualsevol altra data anterior acordada per l'OMI.

L'Administració marítima pot eximir els vaixells de passatge d'un arqueig brut inferior a 300 tones utilitzats per a la navegació entre ports espanyols de l'aplicació dels requisits relatius a AIS que estableix aquest annex.

II. Sistema de registre de les dades de la travessia (RDT).

1. Els vaixells de les categories a), b) i c) següents que facin escala en un port espanyol han d'anar equipats amb un sistema de registre de les dades de la travessia que compleixi les normes de funcionament que preveuen la Resolució A.861(20) de l'OMI i les normes d'assaig que defineix la norma núm. 61996 de la Comissió Electrotècnica Internacional (CEI):

a) Vaixells de passatge construïts a partir de l'1 de juliol de 2002: com a molt tard el 5 d'agost de 2002.

b) Vaixells de passatge diferents de transbordadors de passatge de càrrega rodada, construïts abans de l'1 de juliol de 2002: com a molt tard l'1 de gener de 2004.

c) Vaixells que no siguin de passatge, d'arqueig brut igual o superior a 3.000 tones construïts a partir de l'1 de juliol de 2002: com a molt tard el 5 d'agost de 2002.

2. Els transbordadors de càrrega rodada construïts abans de l'1 de juliol de 2002 han d'anar equipats amb el sistema esmentat, com a molt tard, amb motiu de la primera revisió efectuada a partir de l'1 de juliol de 2002.

3. Els vaixells de les categories a) i b) següents construïts abans de l'1 de juliol de 2002, sempre que facin escala en un port espanyol, han d'estar equipats amb un sistema de registre de les dades de la travessia que compleixi les normes pertinents de l'OMI:

a) Els vaixells de càrrega d'un arqueig brut igual o superior a 20.000 tones: com a molt tard en la data fixada per l'OMI o, a falta d'una decisió de l'OMI, com a molt tard l'1 de gener de 2007.

b) Els vaixells de càrrega d'un arqueig brut igual o superior a 3.000 tones, però inferior a 20.000 tones, com a molt tard en la data fixada per l'OMI o, a falta d'una decisió de l'OMI, com a molt tard l'1 de gener de 2008.

4. L'Administració marítima pot eximir els vaixells de passatge utilitzats en navegacions entre ports espanyols en zones marítimes B, C i D segons la classificació de l'article 4 del Reial decret 1247/1999, de 16 de juliol, sobre regles i normes de seguretat aplicables als vaixells de passatge que facin travessies entre ports espanyols, dels requisits relatius al registre de les dades de la travessia exigida en aquest Reial decret.

ANNEX III

Missatges electrònics

1. El Ministeri de Foment ha d'establir i mantenir la infraestructura necessària que permeti la transmissió, recepció i conversió de dades entre sistemes que utilitzin XML o sintaxi Edifact, basats en Internet o instal·lacions de comunicació X.400.

2. Els procediments aplicats i la infraestructura han d'incorporar les obligacions d'intercanvi de notificació i d'informació derivades d'altres normes, com ara el Reial decret 1381/2002, de 20 de desembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de rebuigs generats pels vaixells i residus de càrrega.

ANNEX IV

Mesures que es poden adoptar en cas de risc per a la seguretat marítima i la protecció del medi ambient (en aplicació de l'article 19.1)

Quan, arran d'un accident o de circumstàncies del tipus descrit en l'article 17 que afectin un vaixell, l'Administració marítima consideri que, de conformitat amb el dret internacional, sigui necessari allunyar, reduir o eliminar un perill greu i imminent que amenaci el seu litoral o els interessos connexos, la seguretat dels altres vaixells i de les seves tripulacions i passatgers, o de les persones en terra, o protegir el medi marí, entre altres coses, pot:

a) Restringir els moviments del vaixell o imposar-li un rumb determinat. Aquesta exigència no afecta la responsabilitat del capità respecte al govern segur del seu vaixell.

b) Exigir al capità del vaixell que posi fi al risc per al medi ambient o per a la seguretat marítima.

c) Embarcar en el vaixell un equip d'avaluació amb la missió de determinar el grau de risc, ajudar el capità a remeiar la situació i mantenir informada l'estació costanera competent.

d) Ordenar al capità dirigir-se a un lloc de refugi en cas de perill imminent, o imposar el practicatge o el remolc del vaixell a costa de l'operador o de l'empresa naviliera.

e) Qualssevol altres mesures que l'Administració marítima consideri necessàries per salvaguardar la vida humana al mar i la protecció i lluita contra la contaminació del medi marí.

2753 *REIAL DECRET 253/2004, de 13 de febrer, pel qual s'estableixen mesures de prevenció i lluita contra la contaminació en les operacions de càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs en l'àmbit marítim i portuari. («BOE» 39, de 14-2-2004.)*

El risc potencial d'accidents amb vessaments d'hidrocarburs al mar durant les operacions de càrrega, descàrrega, transbordament i manipulació de crus i productes petrolífers a bord dels vaixells i als terminals de les refineries, o en les maniobres de subministrament de combustibles en ancoratges i molls dels ports espanyols, fa aconsellable revisar les normes existents en la matèria, per tal d'assegurar el

nivell adequat de preparació i resposta als terminals petrolífers marins, instal·lacions que manipulen la majoria dels crus i productes petrolífers que entren al país, per tal d'intentar reduir en la mesura possible, d'una banda, els riscos de vessaments, i de l'altra, de comptar amb els mitjans adequats de lluita contra la contaminació en els casos en què els esdeveniments esmentats es produeixin.

En aquest sentit, el Conveni internacional sobre cooperació, preparació i lluita contra la contaminació per hidrocarburs de 1990 (OPRC 90), ratificat per Espanya el 3 de desembre de 1993, determina en el seu article 3, apartats 2 i 3, que tant les instal·lacions mar endins com els ports marítims i les instal·lacions marítimes de manipulació d'hidrocarburs sotmeses a la jurisdicció d'una de les parts del conveni han de disposar de plans d'emergència en cas de contaminació per hidrocarburs. Els plans esmentats constitueixen, als efectes d'aplicació de l'Ordre del ministre de Foment, de 23 de febrer de 2001, per la qual s'aprova el Pla nacional de contingències per contaminació marina accidental, els denominats «plans interiors de contingències».

D'altra banda, l'esmentat Conveni OPRC 90 estableix a l'article 6.2.a) que ha d'existir «un nivell mínim d'equip presituat de lluita contra els vessaments d'hidrocarburs en funció dels riscos previstos i programes per a la seva utilització».

En l'àmbit de la legislació nacional, aquest Reial decret s'enquadra en l'article 6.1.f) de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, que reserva com a àmbit material de marina mercant la prevenció de la contaminació produïda des de vaixells, plataformes fixes i altres instal·lacions que estiguin situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, i la protecció del medi ambient marí.

El compliment de la normativa anterior només es pot portar a terme amb eficàcia mitjançant la planificació, posada en pràctica, seguiment i control d'una sèrie de mesures de prevenció i lluita contra la contaminació en les operacions de càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs en l'àmbit marítim i portuari, i en aquest aspecte s'han de dotar de contingut específic les previsions de l'article 86.2 de l'esmentada Llei 27/1992, de 24 de novembre, i complir igualment les prescripcions de l'article 60 de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes.

Aquest Reial decret recull una sèrie d'aspectes tècnics i administratius que afecten totes les operacions amb hidrocarburs que es realitzen en les nostres costes i aigües, inclòs el subministrament de combustible als vaixells. Així mateix, estableix la possibilitat que la Capitania Marítima imposi mesures especials de garantia i protecció del medi ambient marí, condicionant les operacions de càrrega o descàrrega d'hidrocarburs, quan s'aprecii que el vaixell que pretén realitzar les esmentades operacions no compleix les condicions tècniques mínimes exigibles o la seva tripulació no té la preparació adequada, d'acord amb les normes nacionals i internacionals sobre la matèria.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 13 de febrer de 2004,