

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2011/15/UE DE LA COMISIÓN

de 23 de febrero de 2011

por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Artículo 1

Modificación

Vista la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 27,

La Directiva 2002/59/CE se modifica como sigue:

Considerando lo siguiente:

(1) La Resolución MSC.150(77) de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha sido derogada y sustituida por la Resolución MSC.286(86) de la OMI, con efectos a partir del 1 de julio de 2009. Por lo tanto, procede modificar el artículo 12 de la Directiva 2002/59/CE que hace referencia a la resolución derogada.

1) En el artículo 12, apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio MARPOL, la ficha de datos de seguridad, en la que se especificarán las características fisicoquímicas de los productos, incluidas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como los demás datos que deban figurar en ella en cumplimiento de la Resolución MSC.286(86) de la OMI.»

(2) Se deben actualizar las prescripciones relativas a la instalación a bordo de los buques de los sistemas de identificación automática (SIA) y registradores de datos de la travesía (RDT), adaptándolas a las enmiendas introducidas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), y se ha de tener en cuenta el desarrollo de los RDT simplificados, aprobados por la OMI. Asimismo, el alcance de las exenciones a que pueden acogerse los buques de pasaje pequeños en distancias cortas debe precisarse en mayor medida y adaptarse a tales travesías.

2) El anexo II se sustituye por el anexo I de la presente Directiva.

(3) Es preciso determinar de manera más explícita cuáles son las competencias de intervención de los Estados miembros tras un incidente en el mar. En particular, se debe establecer claramente que estos pueden dar instrucciones a las empresas de asistencia, salvamento o remolque a fin de prevenir una amenaza grave e inminente que pese sobre su litoral o intereses anejos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros o de las personas en tierra, o para proteger el medio marino.

3) El anexo IV se sustituye por el anexo II de la presente Directiva.

(4) Las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva en el plazo máximo de 12 meses tras su entrada en vigor, sin perjuicio de la fecha de transposición fijada en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, en lo que respecta a los buques pesqueros. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽²⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 101.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 23 de febrero de 2011.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

«ANEXO II

Prescripciones aplicables al equipo de a bordo

I. BUQUES PESQUEROS

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 m estarán equipados de un sistema de identificación automática (SIA) según lo dispuesto en el artículo 6 bis, con arreglo al siguiente calendario:

- buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 metros e inferior a 45 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2012,
- buques pesqueros de eslora total igual o superior a 18 metros e inferior a 24 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2013,
- buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros e inferior a 18 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2014,
- los buques pesqueros de construcción reciente y eslora superior a 15 metros se atenderán a lo dispuesto en el artículo 6 bis a partir del 30 de noviembre de 2010.

II. BUQUES QUE REALIZAN TRAVESÍAS INTERNACIONALES

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto de un Estado miembro, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto de un Estado miembro, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. En los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002, el RDT podrá ser un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas con arreglo al capítulo V del Convenio SOLAS.

III. BUQUES QUE REALIZAN TRAVESÍAS NO INTERNACIONALES

1. **Sistemas de identificación automática (SIA)**

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los demás buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS.

2. **Sistemas de registro de datos de la travesía (RDT)**

- a) Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.
- b) Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.

IV. EXENCIONES

1. **Exenciones de la obligación de llevar un SIA a bordo**

- a) Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación de las prescripciones relativas al SIA que figuran en el presente anexo a los buques de pasaje de menos de 15 metros de eslora o arqueo bruto inferior a 300 toneladas dedicados a travesías no internacionales.
- b) Los Estados miembros podrán eximir de la obligación de llevar instalado un SIA establecida en el presente anexo a los buques, distintos de los de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 500 toneladas que naveguen exclusivamente por las aguas interiores de un Estado miembro y fuera de las rutas normalmente utilizadas por otros buques provistos de SIA.

2. Exenciones de la obligación de llevar a bordo un registrador de los datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)

Los Estados miembros podrán conceder exenciones de la obligación de llevar instalado un RDT o un RDT-S, según se expone a continuación:

- a) se podrá eximir de la obligación de llevar instalado un RDT a los buques de pasaje que únicamente realicen travesías por zonas marítimas no incluidas en la clase A mencionada en el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- b) los buques que no sean buques de pasaje de transbordo rodado y hayan sido construidos antes del 1 de julio de 2002 podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT siempre que se demuestre que la interfaz de un RDT con los aparatos existentes del buque no es razonable ni factible;
- c) los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías tanto internacionales como no internacionales, podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT-S en caso en que vayan a ser retirados permanentemente del servicio durante los dos años siguientes a la fecha de aplicación especificada en el capítulo V del Convenio SOLAS.

⁽¹⁾ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.»

ANEXO II

«ANEXO IV

Medidas que pueden tomar los Estados miembros en caso de amenaza para la seguridad marítima y el medio ambiente

(en aplicación del artículo 19, apartado 1)

Cuando, a raíz de un incidente o de circunstancias como las descritas en el artículo 17 que involucren a un buque, la autoridad competente del Estado miembro afectado considere, en el marco del Derecho internacional, que es necesario evitar, reducir o eliminar una amenaza grave e inminente que pese sobre su litoral o intereses anejos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros o de las personas en tierra, o que se ha de proteger el medio marino, dicha autoridad podrá, en particular:

- a) restringir los movimientos del buque u ordenarle que siga un rumbo determinado; esta disposición no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque;
- b) emplazar al capitán del buque a que ponga fin a la amenaza para el medio ambiente o la seguridad marítima;
- c) enviar a bordo del buque a un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente;
- d) ordenar al capitán dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolcado del buque.

En el caso de que el buque esté siendo remolcado en virtud de un acuerdo de remolque o salvamento, las medidas adoptadas por la autoridad competente del Estado miembro con arreglo a las letras a) y d) podrán aplicarse asimismo a las empresas de asistencia, salvamento y remolque involucradas.»
