

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

1678 *Reial decret 201/2012, de 23 de gener, pel qual es modifica el Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix el sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.*

La Directiva 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2002, relativa a l'establiment d'un sistema comunitari de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim, tenia com a finalitat establir un sistema de control de la navegació marítima en l'àmbit de la Unió Europea que compatibilitzés la llibertat de navegació amb la protecció de la seguretat marítima i la preservació del medi ambient marí.

La transposició de la Directiva 2002/59/CE es va verificar per normes de rang legal i reglamentari. La incorporació reglamentària es va portar a terme mitjançant el Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.

Amb data 23 d'abril de 2009 es va aprovar la Directiva 2009/17/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es modificava la Directiva 2002/59/CE, que fonamentalment pretenia la implantació i la utilització dels avenços tècnics que s'han anat produint per aconseguir més eficaçment els objectius plantejats per la Directiva 2002/59/CE. Aquesta última Directiva també es va incorporar a l'ordenament jurídic intern espanyol per normes de rang legal i reglamentari. Pel que fa a l'aspecte reglamentari, mitjançant l'aprovació del Reial decret 1593/2010, de 26 de novembre, de modificació del Reial decret 210/2004.

Finalment, el 23 de febrer de 2011 es va aprovar la Directiva 2011/15/UE de la Comissió, per la qual es modifica una vegada més la Directiva 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell relativa a l'establiment d'un sistema comunitari de seguretat i d'informació sobre el trànsit marítim.

La Directiva 2011/15/UE modifica les referències a la Resolució MSC.150 (77) de l'Organització Marítima Internacional (OMI), que ha estat derogada per la Resolució MSC.286 (86) de l'Organització esmentada, per la qual cosa s'han d'actualitzar les referències i substituir unes referències per altres.

Així mateix, substitueix els annexos II i IV. Els canvis que es produeixen mitjançant aquesta substitució són, en alguns casos, meres precisions, i fins i tot hi ha certs aspectes, com la utilització pels vaixells pesquers dels sistemes d'identificació automàtica (SIA), que no experimenten cap variació.

Les novetats que suposa el canvi dels annexos II i IV afecten l'actualització de les prescripcions relatives a la instal·lació a bord dels vaixells dels sistemes d'identificació automàtica (SIA) i del registrador de dades de la travessia (RDT), adaptant-les a les esmenes introduïdes pel Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (SOLAS).

També, es refereixen a la implantació, per a determinades categories de vaixells, dels RDT simplificats, aprovats per l'OMI, així com la determinació de l'abast de les exempcions a les quals es poden acollir els vaixells de passatge petits en trajectes curts.

Finalment, es produeix l'especificació d'una manera més precisa de quines són les competències d'intervenció dels estats membres després d'un accident al mar.

Aquest Reial decret té com a finalitat incorporar a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2011/15/UE de la Comissió.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 20 de gener de 2012,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.*

El Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, queda modificat de la manera següent:

U. L'article 2.4 té la redacció següent:

«4. Als 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 de bord de tots els vaixells, així com el combustible per a ús propi dels vaixells d'arqueig brut inferior a 1.000 tones.»

Dos. A l'article 6 bis, on diu: «... calendari establert a l'annex II, part I, punt 3, amb un sistema ...», ha de dir: «... calendari establert a l'annex II, part I, amb un sistema ...».

Tres. La lletra b) de l'apartat 1 de l'article 12 té la redacció següent:

«b) en el cas de les substàncies que esmenta l'annex I del Conveni MARPOL, la fitxa de dades de seguretat en la qual s'han d'especificar les característiques fisicoquímiques dels productes, incloses, quan sigui procedent, la viscositat expressada en cSt a 50 °C i la densitat a 15 °C, així com les altres dades que hi hagin de figurar en compliment de la Resolució MSC. 286 (86) de l'OMI.»

Quatre. La disposició final segona queda redactada de la manera següent:

«Disposició final segona. *Facultat de desplegament.*

S'autoritza el ministre de Foment a dictar les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació del que disposa aquest Reial decret.

En particular, es faculta el ministre de Foment per adaptar el contingut dels annexos a les necessitats de protecció de la seguretat i de la prevenció i lluita contra la contaminació del medi marí i al que estableixin les normes internacionals en aquesta matèria.

Es faculta igualment el titular del Departament esmentat per introduir en els annexos les modificacions tècniques derivades dels canvis en la normativa internacional, especialment les que s'adoptin a iniciativa del Comitè de seguretat marítima i prevenció de la contaminació per als vaixells («Comitè COSS»), creat pel Reglament (CE) núm. 2099/2002, de 5 de novembre.»

Cinc. Els annexos II i IV se substitueixen, respectivament, pels annexos I i II d'aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior en tot el que s'oposin, contravinguin o resultin incompatibles amb el que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al nostre ordenament intern la Directiva 2011/15/UE, de 23 de febrer de 2011, de la Comissió per la qual es modifica la Directiva

2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell relativa a l'establiment d'un sistema de seguiment i d'informació sobre el trànsit marítim.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el 16 de març de 2012.

Madrid, 23 de gener de 2012.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANNEX I

«ANNEX II

Prescripcions aplicables a l'equip de bord

I. Vaixells pesquers.

Els vaixells pesquers d'eslora total superior a 15 metres han d'estar equipats amb un sistema d'identificació automàtica (SIA) segons el que disposa l'article 6 bis, d'acord amb el calendari següent:

- Vaixells pesquers d'eslora total igual o superior a 24 metres i inferior a 45 metres: no més tard del 31 de maig de 2012.
- Vaixells pesquers d'eslora total igual o superior a 18 metres i inferior a 24 metres: no més tard del 31 de maig de 2013.
- Vaixells pesquers d'eslora total superior a 15 metres i inferior a 18 metres: no més tard del 31 de maig de 2014.
- Els vaixells pesquers de nova construcció i eslora superior a 15 metres s'han d'atendir al que disposa l'article 6 bis a partir del 30 de novembre de 2010.

II. Vaixells que fan travessies internacionals.

Els vaixells de passatge, independentment de la seva mida, així com tots els vaixells que no siguin de passatge d'arqueig brut igual o superior a 300 tones, que facin travessies internacionals i facin escala en un port espanyol, han de portar instal·lat un sistema d'identificació automàtica (SIA) de conformitat amb les normes tècniques i de rendiment que estableix el capítol V del Conveni SOLAS. Els vaixells de passatge, amb independència de la seva mida, així com tots els vaixells que no siguin de passatge d'arqueig brut igual o superior a 3.000 tones, que facin travessies internacionals i facin escala en un port espanyol, han de portar instal·lat un registrador de dades de la travessia (RDT) de conformitat amb les normes tècniques i de rendiment que estableix el capítol V del Conveni SOLAS. En els vaixells de càrrega construïts abans de l'1 de juliol de 2002, el RDT pot ser un registrador de dades de la travessia simplificat (RDT-S) que compleixi les normes tècniques i de rendiment elaborades d'acord amb el capítol V del Conveni SOLAS.

III. Vaixells que fan travessies no internacionals.

1. Sistemes d'identificació automàtica (SIA).

Els vaixells de passatge, independentment de la seva mida, així com tots els altres vaixells d'arqueig brut igual o superior a 300 tones, que facin travessies no internacionals, han de portar instal·lat un sistema d'identificació automàtica (SIA) que compleixi les normes tècniques i de rendiment que estableix el capítol V del Conveni SOLAS.

2. Sistemes de registre de dades de la travessia (RDT).

a) Els vaixells de passatge, amb independència de la seva mida, així com tots els 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 que facin travessies no internacionals, han de portar instal·lat un registrador de dades de la travessia (RDT) que compleixi les normes tècniques i de rendiment elaborades de conformitat amb el capítol V del Conveni SOLAS.

b) Els vaixells de càrrega d'arqueig brut igual o superior a 3.000 tones construïts abans de l'1 de juliol de 2002 que facin travessies no internacionals han de portar instal·lat un registrador de dades de la travessia (RDT) o un registrador

de dades de la travessia simplificat (RDT-S) que compleixi les normes tècniques i de rendiment elaborades de conformitat amb el capítol V del Conveni SOLAS.

IV. Exempcions.

1. Exempcions de l'obligació de portar un SIA a bord.

a) La Direcció General de la Marina Mercant, sempre que no es posin en risc la seguretat marítima ni la integritat del medi marí, pot eximir de l'aplicació de les prescripcions relatives al SIA que figuren en aquest annex els vaixells de passatge de menys de 15 metres d'eslora o arqueig brut inferior a 300 tones dedicats a travessies no internacionals.

b) La Direcció General de la Marina Mercant, sempre que no es posin en risc la seguretat marítima ni la integritat del medi marí, pot eximir de l'obligació de portar instal·lat un SIA que estableix aquest annex els vaixells diferents dels de passatge, d'arqueig brut igual o superior a 300 tones però inferior a 500 tones, que naveguin exclusivament per aigües marítimes interiors espanyoles fora de les rutes normalment utilitzades per altres vaixells proveïts de SIA.

2. Exempcions de l'obligació de portar a bord un registrador de dades de la travessia (RDT) o un registrador de dades de la travessia simplificat (RDT-S).

La Direcció General de la Marina Mercant, sempre que no es posin en risc la seguretat marítima ni la integritat del medi marí, pot concedir exempcions a l'obligació de portar instal·lat un RDT o un RDT-S, en els supòsits que s'indiquen a continuació:

a) Els vaixells de passatge que únicament facin travessies per zones marítimes no incloses en la classe A que esmenta 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, es poden eximir de l'obligació de portar instal·lat un RDT.

b) Els vaixells que no siguin vaixells de passatge de transbord rodat i s'hagin construït abans de l'1 de juliol de 2002 es poden eximir de l'obligació de portar instal·lat un RDT sempre que es demostrï que la interfície d'un RDT amb els aparells existents del vaixell no és raonable ni factible.

c) Els vaixells de càrrega construïts abans de l'1 de juliol de 2002 que facin travessies tant internacionals com no internacionals es poden eximir de l'obligació de portar instal·lat un RDT-S en el cas que s'hagin de retirar permanentment del servei durant els dos anys següents a la data d'aplicació que especifica el capítol V del Conveni SOLAS.»

ANNEX II

«ANNEX IV

Mesures que es poden adoptar en cas d'amenaça per a la seguretat marítima i el medi ambient

(En aplicació de l'article 19, apartat 1)

Quan, arran d'un incident o de circumstàncies com les que descriu l'article 17 que involucrin un vaixell, l'Administració marítima consideri que, de conformitat amb el dret internacional, sigui necessari evitar, reduir o eliminar una amenaça greu i imminent que hi hagi sobre el seu litoral o interessos annexos, la seguretat dels altres vaixells i de les seves tripulacions i passatgers o de les persones a terra, o que s'ha de protegir el medi marí, pot, entre d'altres coses:

- a) Restringir els moviments del vaixell o ordenar-li que segueixi un rumb determinat, sense que aquesta decisió afecti la responsabilitat del capità respecte al govern segur del seu vaixell.
- b) Exigir al capità del vaixell que posi fi a l'amenaça per al medi ambient o la seguretat marítima.
- c) Enviar a bord del vaixell un equip d'avaluació amb la missió de determinar el grau de risc, d'ajudar el capità a remeiar la situació i de mantenir informada l'estació costanera competent.
- d) Ordenar al capità que es dirigeixi 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) Qualsevol 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.

En cas que el vaixell s'estigui remolcant en virtut d'un acord de remolc o salvament, les mesures adoptades per l'Administració marítima segons el que disposen les lletres a) i d) es poden aplicar així mateix a les empreses d'assistència, salvament i remolc involucrades.»