



2025/811

28.4.2025

DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2025/811 DE LA COMISIÓN

de 19 de febrero de 2025

por la que se modifica el anexo I de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la información que debe notificarse a los sistemas de notificación de buques

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los últimos acontecimientos que se están produciendo en el ámbito del transporte de mercancías peligrosas, entre ellas el petróleo, como consecuencia de conflictos geopolíticos que afectan al transporte marítimo, son motivo de gran preocupación. En concreto, la existencia de la denominada «flota oscura» o «flota en la sombra», tal como se define en la Resolución A.1192(33) de la OMI, que a menudo está formada por buques deficientes, plantea riesgos considerables para la seguridad marítima y los ecosistemas marinos.
- (2) Según las estimaciones, la flota oscura o en la sombra ha crecido un 70 % en los últimos años y cuenta con unos seiscientos buques. El funcionamiento poco transparente de la flota oscura o en la sombra plantea dificultades, especialmente a la hora de establecer y verificar el estado de los certificados, como los certificados de seguro. El aumento del transporte de petróleo mediante estos buques, que no están asegurados y que suponen un peligro, está haciendo que el cumplimiento de las normas de seguridad y medioambientales vigentes en el marco de los instrumentos desarrollados por la OMI se vea comprometido.
- (3) Como consecuencia, la creciente exposición de las costas europeas de los Estados miembros a los daños medioambientales provocados por el incremento de la actividad de la flota oscura o en la sombra, que conlleva un mayor riesgo de accidentes e incidentes marítimos, se considera una amenaza inaceptable para la seguridad de la vida humana en el mar y para el medio ambiente.
- (4) Las posibilidades jurídicas de atribuir responsabilidades u obtener una indemnización en caso de incidente pueden ser limitadas debido a la falta de claridad en torno a la propiedad de los buques y la cobertura de los seguros, lo que provoca que, en caso de que se produzca un vertido, la reparación de los daños recaiga sobre los Estados miembros afectados y sobre la Unión.
- (5) La Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo, contiene disposiciones relativas a la obligación de presentar pruebas del seguro marítimo de cualquier buque, independientemente de su pabellón, que navegue hacia cualquier puerto de un Estado miembro de la UE, así como en las aguas territoriales de los Estados miembros de la UE, sin perjuicio de los requisitos establecidos por el Derecho internacional. Sin embargo, no se aplica a los buques en tránsito.
- (6) El artículo 5 de la Directiva 2002/59/CE obliga a todos los buques que penetren en la zona de un sistema obligatorio de notificación de buques de uno o varios Estados miembros de la UE a cumplir con dicho sistema a la hora de notificar la información requerida. Además, el artículo 16 exige que todos los buques que no notifiquen certificados de seguro o de garantía financiera, o que carezcan de ellos, con arreglo a la normativa internacional y de la UE se consideren como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o el medio ambiente.
- (7) Las normas vigentes no cubren adecuadamente las situaciones de los buques que, independientemente de su pabellón, navegan a lo largo de las costas de los Estados miembros, en tránsito, pero no entran en ningún puerto de ningún Estado miembro, y es una cuestión que debe abordarse.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

⁽²⁾ Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 128, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>).

- (8) Los últimos acontecimientos mundiales ponen de relieve la necesidad de adoptar medidas firmes para hacer frente a los riesgos que plantean los buques que no están asegurados y que suponen un peligro. La Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, de diciembre de 2023, hace un llamamiento para que se adopten medidas para prevenir las operaciones ilegales de la flota oscura o en la sombra en el sector marítimo. Las directrices revisadas del Comité Jurídico de la OMI (LEG.1/Circ.16, junio de 2024) establecen normas actualizadas para el reconocimiento de los certificados de seguro de responsabilidad civil y para la validación de los proveedores de garantía financiera, incluidos los clubes de protección e indemnización, mientras que las resoluciones adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992 y por la Asamblea del Fondo Complementario (Resoluciones n.º 14 y n.º 6, respectivamente, de noviembre de 2024) refuerzan el régimen internacional de responsabilidad e indemnización que se estableció en virtud del Convenio sobre Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario. A fin de garantizar la armonización con estas normas internacionales y abordar eficazmente los riesgos que están surgiendo, es necesario actualizar la Directiva 2002/59/CE para reflejar esta evolución.
- (9) Además, a fin de mejorar la seguridad marítima y la preparación frente a la contaminación y permitir a los Estados ribereños hacer un seguimiento eficaz del tráfico marítimo, en particular de los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes como el petróleo, la OMI ha establecido varios sistemas obligatorios de notificación de buques. Estos sistemas están diseñados para facilitar el intercambio de información esencial sobre los movimientos y la mercancía de los buques, lo que a su vez permite informar con rapidez a las autoridades pertinentes. En la Unión, esta información se comunica a través de sistemas nacionales de notificación conectados al sistema de intercambio de información marítima de la Unión, SafeSeaNet. El punto 4 del anexo I de la Directiva 2002/59/CE establece el tipo de información que los buques deben facilitar a las autoridades a través de los sistemas de notificación pertinentes. Para responder a la evolución de las necesidades operativas y de seguridad, es necesario modificar dicho anexo para incluir nueva información; en concreto, información sobre los certificados de seguro, que se considera esencial para garantizar la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y una respuesta eficaz en caso de emergencia.
- (10) Por lo tanto, procede modificar la Directiva 2002/59/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El punto 4 del anexo I de la Directiva 2002/59/CE se sustituye por el texto siguiente:

«— X. varios:

- características y cantidad estimada de combustible de caldera para los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000 toneladas;
- condiciones de navegación;
- uno o varios certificados de seguro, expedidos por su proveedor y transportados a bordo del buque, que acrediten la existencia de un seguro para las reclamaciones de Derecho marítimo, de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2009/20/CE, así como certificados de responsabilidad civil expedidos de conformidad con los siguientes convenios:
 - el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992, en su versión modificada (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992);
 - el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques, 2001 (Convenio Bunkers, 2001); y
 - el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007 (Convenio de Nairobi, 2007).».

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar en un plazo de seis meses, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del día siguiente al de su adopción.

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.

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

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de febrero de 2025.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN