

This is the **submitted version** of the journal article:

Sierra Noguero, Eliseo. «Enmienda de la Directiva 2002/59/CE sobre sistemas de notificación de buques». *Revista de derecho del transporte*, Núm. 35 (2025), p. 231-236.

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/319684>

under the terms of the  ^{IN}
COPYRIGHT license.

ENMIENDA DE LA DIRECTIVA 2002/59/CE SOBRE SISTEMAS DE NOTIFICACIÓN DE BUQUES

El 18 de mayo de 2025 entra en vigor la Directiva Delegada (UE) 2025/811 de la Comisión, de 19 de febrero de 2025 (*DOUE* Serie L, 28.4.2025), que enmienda 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.

La Directiva Delegada (UE) 2025/811 cubre una laguna en la verificación de que los buques en tránsito por aguas de Estados de la Unión Europea disponen de los seguros obligatorios, incluido el seguro P&I, u otra garantía financiera que cubra su responsabilidad civil con arreglo al Derecho internacional. En concreto, conforme al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992; al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, 2001; y el Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007. En la práctica, normalmente, bastará acreditar que el buque dispone de un seguro P&I único que cubra obligatoriamente las respectivas responsabilidades civiles derivadas de estos Convenios internacionales.

En concreto, los buques, petroleros o de otra clase e incluidos en el ámbito de aplicación de estos Convenios internacionales, que entren en las “zonas de sistema obligatorio de notificación de buques” de un Estado miembro de la Unión deben notificar a la Administración Marítima que cuentan con los seguros o garantías obligatorias por estos Convenios exigidos. No es necesario, por tanto, que entren en puerto para que se lleve a cabo la verificación.

Las zonas de notificación obligatorias incluyen “zonas, rutas o segmentos de éstas previamente delimitadas y aprobadas como tales por la Organización Marítima Internacional (OMI), en las que los buques que las recorran o atraviesen quedan obligados a notificar a la Administración marítima los datos que se consideran relevantes a efectos de preservar la seguridad marítima y la integridad del medio marino (art. 3.v Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo).

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. La Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) denomina “flota oscura” o “flota en la sombra” a aquellos buques deficientes, incluyendo petroleros, que no disponen de certificados del seguro y otros certificados obligatorios. Luego, 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. Las resoluciones adoptadas por la Asamblea del FIDAC 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 en caso de accidentes de buques petroleros o que lleven hidrocarburos como carga.

Especialmente, como afirma en su preámbulo la Directiva Delegada (UE) 2025/811, en la situación actual de conflictos geopolíticos, donde estos buques de la flota oscura o en

la sombara (que cuantifica en unos 600, con un aumento del 70%) constituyen una amenaza inaceptable a la seguridad marítima y al ecosistema marino. (E.S.N.)

ENMIENDA DE LA DIRECTIVA 2009/16/CE SOBRE EL CONTROL DE LOS BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

La Directiva (UE) 2024/3099 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (*DOUE* Serie L 16.12.2024). Esta Directiva se basa en el acuerdo voluntario preexistente del Memorando de Acuerdo de París para el control de los buques por el Estado rector del puerto de 1982 y en las ideas de compartir la carga de inspección, seleccionar los buques que se deben inspeccionar en función del riesgo, armonizar las inspecciones y poner en común los resultados de las inspecciones.

La Directiva (UE) 2024/3099, entre otros cambios, actualiza la lista de convenios cubiertos por la Directiva 2009/16/CE, a fin de que su cumplimiento pueda incluirse en el sistema de control por el Estado rector del puerto (art. 2.1). Se trata del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques de 2004 (Convenio BWM), y el Convenio internacional sobre la remoción de restos de naufragio de 2007 (Convenio de Nairobi) y el Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques de 2009 (Convenio de Hong Kong).

También establece un sistema voluntario de control por el Estado rector del puerto paralelo e independiente para los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros (art. 3.4.bis).

Permite a los Estados miembros no llevar a cabo un determinado número de inspecciones a buques con prioridad, sin que ello afecte al cumplimiento de su compromiso de inspección (arts. 6 y 7).

Los Estados miembros también tienen la posibilidad de aplazar las inspecciones de buques en determinadas circunstancias, siempre que el buque sea inspeccionado en el siguiente puerto de escala o en un plazo de quince días (art. 8).

Se actualiza el perfil de riesgo del buque para reflejar los aspectos medioambientales concediendo mayor importancia al comportamiento medioambiental de los buques (art. 10).

Se establece que al menos sean dos los inspectores que lleven a cabo la inspección ampliada sobre buques con un perfil de riesgo alto y otros identificados en la norma, salvo que no sean posible por razones fundamentadas (art. 14). (E.S.N.)

ENMIENDA DE LA DIRECTIVA 2009/21/CE SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

La Directiva (UE) 2024/3100 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, modifica la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (*DOUE* Serie L 16.12.2024).

La Directiva (UE) 2024/3100, entre otras enmiendas a la Directiva 2009/21/CE, impone que los Estados miembros deben cumplir sus responsabilidades y obligaciones como Estados de abanderamiento de manera efectiva y coherente con arreglo a la Resolución A.1070(28) de la OMI sobre el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI de 2013, que contiene las disposiciones obligatorias que deben aplicar los Estados de abanderamiento (art. 3.g).

El Estado de abanderamiento debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellón y las entidades y personas sujetas a su jurisdicción observen las normas y reglas internacionales, a fin de velar por el cumplimiento de sus obligaciones internacionales (arts. 4 y 4 *bis*, *ter*, *quater*).

También se impone al Estado de abanderamiento también tiene la responsabilidad de investigar accidentes marítimos con arreglo al Derecho internacional (art. 4 *bis*.2).

Todos los Estados miembros implantarán y mantendrán un sistema de gestión de la calidad que comprenda los aspectos operativos de las actividades de su administración relativas al Estado de abanderamiento. Dicho sistema de gestión de la calidad se certificará con arreglo a las normas internacionales de calidad aplicables, como la ISO 9001. Asimismo, adoptarán las medidas adecuadas para evitar conflictos de intereses de toda persona que realice reconocimientos, inspecciones, auditorías y verificaciones así como las relativas a su independencia en las tareas que deba realizar (art. 8.1). (E.S.N.)

ENMIENDA DE LA DIRECTIVA 2005/35/CE SOBRE CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

La Directiva (UE) 2024/3101 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2024, modifica la Directiva 2005/35/CE en lo que respecta a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones administrativas para las infracciones (*DOUE* Serie L, 16.12.2024). El objetivo general de la Directiva es incorporar en el Derecho de la Unión modificaciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL 73/78), que han establecido normas y prohibiciones más estrictas en relación con las descargas de sustancias de los buques en el mar.

La Directiva (UE) 2024/3101, entre otros cambios en el Directiva 2005/35/CE, impone que las sanciones administrativas que se regulen por cada Estado miembro serán efectivas, proporcionadas y disuasorias (art. 8.1).

Las sanciones han de incluir multas que se impongan a la compañía considerada responsable de la infracción (art. 8.2). En este contexto, punto 12 del preámbulo se entiende por «compañía del buque» a su armador o bien cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el armador haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque, en consonancia con el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS).

La Directiva (UE) 2024/3101 solo se refiere a las sanciones administrativas y no a las causas penales contra personas físicas o jurídicas de conformidad con el Derecho nacional. En esta materia, las obligaciones de los Estados miembros se establecen en la

Directiva (UE) 2024/1203, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de abril de 2024, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal y por la que se sustituyen las Directivas 2008/99/CE y 2009/123/CE, ya comentada en esta sección en números anteriores (E.S.N.)

ENMIENDA DEL REGLAMENTO (UE) 1257/2013 SOBRE INSTALACIONES DE RECICLADO DE BUQUES DE LA UNIÓN EUROPEA Y PRÓXIMA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO DE HONG KONG

La Comisión Europea ha adoptado la Decisión de Ejecución (UE) 2025/322 de la Comisión, de 18 de febrero de 2025, que modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques (*DOUE* Serie L 22.12.2025).

El art. 6.2.a Reglamento (UE) 1257/2013 exige a los propietarios de los buques que garanticen que los buques destinados a ser reciclados solo se reciclen en instalaciones de reciclado de que figuren en la lista europea de tales instalaciones («lista europea») publicada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, apartado 2, de dicho Reglamento. Se trata de 28 instalaciones en la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo. Entre las ubicadas en España, sólo figura Desguace industrial y naval, S.L.U. (DINA), ubicada en Barakaldo (País Vasco) y DDR Vessels XXI, SL., sita en Gijón (Asturias). El liderazgo le corresponde a Noruega (7 instalaciones) y a Dinamarca (5) y Francia (4). Asimismo, también actualiza las instalaciones autorizadas y situadas fuera de la Unión Europea, en concreto, en Turquía, Reino Unido y Estados Unidos de Norteamérica. Turquía dispone de 11 instalaciones de reciclado de buques debidamente autorizadas. (E.S.N.)

Según informa el preámbulo, punto 6, de la Directiva (UE) 2024/3099, el 26 de junio de 2025 entra en vigor el Convenio para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de buques de 1999, conocido como Convenio de Hong Kong. La OMI publica que, a 28 de abril de 2025, los siguientes Estados se han adherido al mismo: Bangladesh, Bélgica, Congo, Croacia, Dinamarca, España, Estonia, Francia, Alemania, Ghana, India, Japón, Liberia, Luxemburgo, Malta, Islas Marshall, Países Bajos, Noruega, Pakistán, Panamá, Portugal, Santo Tomás y Príncipe, Serbia y Turquía . España depositó el instrumento de adhesión (*Boletín Oficial del Estado*, núm. 126, 24 de mayo de 2024).

Entre sus normas, el Convenio de Hong Kong dispone que cada Estado Parte se cerciorará de que las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo su jurisdicción y que reciclen buques a los que se aplique el presente Convenio, o buques que reciban un trato similar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.4 del presente Convenio, están autorizadas de conformidad con las reglas del anexo. (E.S.N.)

ENMIENDA DEL REGLAMENTO (UE) 833/2014 DE MEDIDAS RESTRICTIVAS SOBRE RUSIA

El Reglamento (UE) 2025/395 del Consejo, de 24 de febrero de 2025, modifica el Reglamento (UE) 833/2014 relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania (*DOUE* Serie L 24.12.2025). Este Reglamento da efecto a la Decisión 2025/394/PESC del Consejo, de 24 de febrero de 2025, por la que se modifica la Decisión 2014/512/PESC relativa a medidas restrictivas

motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania (*DOUE* Serie L 24.12.2025).

El preámbulo del Reglamento (UE) 2025/395 evidencia en su punto 20 que Rusia obtiene ingresos significativos de la venta y el transporte de petróleo. Ahora se actualiza la lista de buques prohibidos incluidos en el anexo XVI de la Decisión 2014/512/PESC con el nombre y el número OMI de buques, incluyendo petroleros. Estos buques no pueden entrar en puerto, zonas de anclajes y esclusas en el territorio de la Unión, no pueden ser importados, vendidos, explotados o tripulados, ni prestar servicios de registro del pabellón, o proporcionar financiación o asistencia financiera, incluidos seguros o servicios de corretajes. Además, el anexo XVI incluye buques que transporten productos o tecnología utilizados en el sector de la defensa y la seguridad, o que transporten petróleo crudo o productos petrolíferos originados de Rusia o exportados desde Rusia, llevando a cabo prácticas de transporte marítimo ilegales y de alto riesgo según lo establecido en la Resolución A.1192 (33) de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, entre otros.

Asimismo, el Reglamento (UE) 2025/395 da efecto a la Decisión (PESC) 2025/394, que establece la prohibición de cualquier transacción con puertos, esclusas y aeropuertos de Rusia utilizados para la transferencia a Rusia de vehículos aéreos no tripulados, misiles o tecnología conexa o componentes de estos, o para la elusión del límite de precios del petróleo mediante buques que llevan a cabo prácticas de transporte marítimo ilegales y de alto riesgo o de otras medidas restrictivas. Esto incluye el acceso a las instalaciones de los puertos, esclusas y aeropuertos incluidos en la lista y la prestación de cualquier servicio a buques o aeronaves. (E.S.N.)

ENTRADA EN VIGOR DEL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES QUE TRANSPORTAN PERSONAL INDUSTRIAL (CÓDIGO IP), NUEVO CAPÍTULO XV DEL CONVENIO SOLAS

El *Boletín Oficial del Estado* de 17 de diciembre de 2024 publica el Código Internacional de seguridad para los buques que transporten personal industrial (Código IP), adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante resolución MSC.521(106). Parte de la necesidad de disponer de un código obligatorio para el transporte sin riesgos del personal industrial en los buques y garantizar su seguridad durante las operaciones de transbordo de personal hacia y desde otros buques y/o instalaciones mar adentro. Se integra como capítulo XV del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). En concreto, como señala la citada resolución, punto 1 del preámbulo, la expansión de los sectores mar adentro y de la energía ha generado nuevas actividades industriales del sector mar adentro. Esto, a su vez, ha dado lugar a una demanda creciente para prever el transporte seguro de personal industrial a y desde otros buques y/o instalaciones mar adentro. Así, se define el Personal industrial (IP) como toda persona transportada o alojada a bordo para los fines de actividades industriales mar adentro que se lleven a cabo a bordo de otros buques y/o instalaciones mar adentro (art. 2.4). Todo buque al que se aplique este código llevará a bordo un certificado de seguridad del personal industrial válido. El Certificado de seguridad del personal industrial se expedirá cuando se haya llevado a cabo un reconocimiento inicial o de renovación en un buque que cumpla las prescripciones de este código (arts. 3.1. y 3.2). (E.S.N.)