



Bruselas, 29.3.2016
COM(2016) 167 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
sobre la aplicación de la Directiva 2009/20/CE relativa al seguro de los propietarios de
buques para las reclamaciones de Derecho marítimo

1. INTRODUCCIÓN

La 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 marítimo¹ (en lo sucesivo la «Directiva»), entró en vigor el 29 de mayo de 2009. La Directiva se propone fomentar una conducta responsable entre todos los operadores económicos con el fin de mejorar la calidad de la marina mercante y de garantizar la seguridad en el mar.

El presente Informe viene a cumplir lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva, poniendo en conocimiento del Parlamento Europeo y del Consejo los detalles de la aplicación que se está dando a la misma.

El Informe se basa en los resultados de un estudio sobre la aplicación de la Directiva² que fue realizado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) a petición de la Comisión Europea, así como en la información extraída de la base de datos de inspecciones³ (conocida comúnmente como «THETIS»⁴) que se creó en aplicación del artículo 24 de la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁵. La Comisión no ha recibido ninguna denuncia en relación con la Directiva desde que se inició su aplicación (es decir, el 1 de enero de 2012)⁶.

2. CONTEXTO

De conformidad con la Resolución A.898(21) de la Organización Marítima Internacional (OMI)⁷, combinada con el principio de limitación de la responsabilidad enmarcado en el Protocolo de 1996 del Convenio Internacional de 1976 sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo (en lo sucesivo, «LLMC 1996»), la Directiva da carácter obligatorio en la UE al requisito de que los propietarios de buques contraten un seguro adecuado para la cobertura de sus buques. La Directiva dispone, en efecto, que todos los buques que enarboleden pabellón de un Estado miembro, así como cualquier buque con pabellón de un tercer país que haga escala en algún puerto de la UE (o, en algunos casos, que navegue por las aguas territoriales de un Estado miembro), estén

¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 128.

² El estudio analizó la aplicación de la Directiva entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2014. De él formó parte un cuestionario que fue enviado por la AESM a los Estados miembros y a la que dieron respuesta 25 de ellos (ES, LU y NL no respondieron).

³ Información correspondiente al período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 30 de septiembre de 2015 (véanse los anexos A, B y C del presente Informe).

⁴ <http://emsa.europa.eu/psc-main/thetis.html>

⁵ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

⁶ Y así hasta el 15 de diciembre de 2015.

⁷ Resolución A.898(21) de la Asamblea de la OMI, de 4 de febrero de 2000: Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de Derecho marítimo.

cubiertos por un seguro de un importe igual al nivel máximo de responsabilidad que les sea aplicable según las disposiciones del LLMC 1996⁸.

El LLMC 1996 establece el derecho de los propietarios de buques (fletadores, explotadores y operadores incluidos) y de los asistentes a limitar su responsabilidad frente a cierto número de reclamaciones marítimas relacionadas con la explotación de un buque. El cálculo de los límites en el marco de ese Convenio se basa en el arqueo del buque. El LLMC 1996 aumentó los límites de responsabilidad en comparación con el Convenio precedente (LLMC 1976), y la OMI los volvió a aumentar en 2012. Estos últimos límites entraron en vigor el 8 de junio de 2015.

A los fines de la Directiva, no hay ninguna definición del término «buque» como tal. La Directiva se aplica a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas y excluye de su ámbito de aplicación «a los buques de guerra, a las unidades navales auxiliares o a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo presten un servicio público no comercial». Ahora bien, la definición del término «propietario de buque» se limita claramente a los propietarios de buques de navegación marítima e incluye, además de al propietario registrado, a cualquier persona que sea responsable de la explotación del buque.⁹ Por lo tanto, la Directiva se aplica exclusivamente a los buques de navegación marítima. Conviene observar que tal es el caso también del LLMC 1996, el cual no contiene una definición de «buque», y es, asimismo, a través de la definición de «propietario de buque» como se limita su aplicación a los buques de navegación marítima. El LLMC 1996 fue utilizado como modelo por la Directiva, y el examen de cómo se desarrolló la negociación de esta pone de manifiesto el deseo del legislador de no añadir nada a las definiciones del Convenio ni de modificarlas¹⁰.

3. TRANSPOSICIÓN POR LOS ESTADOS MIEMBROS

La fecha límite para la transposición de la Directiva en los ordenamientos jurídicos nacionales era el 1 de enero de 2012. Todos los Estados miembros notificaron a la Comisión las disposiciones nacionales que habían adoptado para la aplicación de la Directiva y, desde 2012, no se le ha comunicado ninguna modificación de esas disposiciones.

⁸ No todos los Estados miembros son Partes del LLMC 1996. De ellos, 23 lo han ratificado ya, mientras que AT, CZ, IT, PT y SK no la han hecho todavía. Esta circunstancia no afecta a las obligaciones que incumben a esos cinco Estados miembros en dos miembros en virtud de la Directiva.

⁹ Véase más abajo el punto 4.1.

¹⁰ Véase el Documento 14287/2/08 REV 2 ADD 1: Posición común adoptada por el Consejo el 9 de diciembre de 2008 a propósito de la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo: http://register.consilium.europa.eu/content/out?lang=en&typ=SET&i=ADV&RESULTSET=1&DOC_ID=14287/08|14287/*08&DOC_LANCD=FR&ROWSPP=25&NRROWS=500&ORDERBY=DOC_DATE+DESC

4. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

Esta parte del Informe examina la aplicación de la Directiva siguiendo el propio orden de sus disposiciones. Como apunta su artículo 1, la Directiva regula «*determinados aspectos*» de la obligación de los propietarios de buques de contar con un seguro para afrontar cualquier posible reclamación de Derecho marítimo. La Directiva viene a complementar así los instrumentos internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de buques por determinados tipos de daños¹¹, así como las disposiciones nacionales y de la UE relativas a la responsabilidad penal y administrativa de los mismos¹².

4.1 Ámbito de aplicación y definiciones (artículos 2 y 3)

El artículo 2 define el ámbito de aplicación de la Directiva sobre la base del tamaño (es decir, el arqueo) y el tipo de los buques (excluyendo a los de guerra, a las unidades navales auxiliares y a otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo prestan un servicio público no comercial). La aplicación de esta disposición no plantea dificultades a los Estados miembros.

La relación entre las obligaciones derivadas de la Directiva y las obligaciones enmarcadas en los convenios internacionales sobre responsabilidad e indemnizaciones (y sobre la obligación de seguro) que figuran en el anexo de la Directiva se contempla también en el artículo 2, apartado 3, de esta. Dicho apartado declara expresamente que la Directiva «*no condicionará*» los regímenes establecidos por esos convenios internacionales. Por consiguiente, en los Estados miembros donde estos se aplican, el seguro obligatorio que dispone la Directiva se añade —sin contradecirla— a la obligación que imponen tales convenios de contar con un seguro u otra garantía financiera adecuada.

Las políticas que aplican los Estados miembros varían en este tema. Ello se debe a dos factores. En primer lugar, los Estados miembros no han ratificado aún todos los convenios internacionales que se enumeran en el anexo de la Directiva¹³. Y, en segundo lugar, los

¹¹ El anexo de la Directiva contiene una lista de esos instrumentos:
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos, de 1992 (CLC 1992);
- Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996 (Convenio SNP);
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio «Bunkers 2001»);
- Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de pecios, de 2007.

¹² La lista que figura en el anexo de la Directiva incluye también el Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. La propuesta inicial de Directiva de la Comisión sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques describía también la relación entre la Directiva y las disposiciones nacionales y de la UE relativas a la responsabilidad por las actividades de transporte marítimo (véanse los documentos COM(2005) 593 final y SEC/2005/1517.

¹³ Según la última información publicada por la OMI el 5 de noviembre de 2015, la situación en la UE de los cuatro convenios internacionales que figuran en el anexo de la Directiva (véase la nota de pie de página n° 11) es la siguiente: 26 Estados miembros son Partes del CLC 1992, ninguno es Parte aún del Convenio SNP, 28 son Partes del Convenio «Bunkers 2001» y 6 lo son del Convenio sobre remoción de pecios. El enlace siguiente contiene información actualizada sobre la ratificación de todos los convenios de la OMI:

Estados miembros han elegido vías distintas para transponer en su legislación nacional el artículo 2, apartado 3, de la Directiva. Concretamente, mientras algunos Estados miembros — solo unos pocos— han optado por referirse a esos convenios internacionales y a su relación con la Directiva, otros, en cambio, no hacen referencia explícita al anexo de la Directiva en sus disposiciones de transposición nacionales. Sea como fuere, los convenios internacionales y la Directiva no son instrumentos contradictorios sino complementarios, es decir, los convenios mencionados en el anexo constituyen *lex specialis* aplicables a los tipos concretos de daños que pueden resultar de las diferentes actividades de navegación marítima (transporte marítimo de petróleo en petroleros; transporte por mar de sustancias nocivas y peligrosas; contaminación causada por hidrocarburos para combustible de los buques; remoción de pecios). Los Estados miembros asumieron en 2008 el firme compromiso de ratificar todos esos convenios¹⁴, y la Comisión seguirá instándoles para que avancen en ese proceso¹⁵.

Como ya se ha indicado en el punto 2 anterior, la Directiva no contiene una definición del término «buque» como tal. Sin embargo, a tenor de su artículo 2, apartado 2, y de su artículo 3, letra a), el ámbito de aplicación de sus disposiciones se limita a los buques de navegación marítima, quedando, sin embargo, excluidos expresamente de él los buques de guerra, las unidades navales auxiliares y aquellos otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo presten un servicio público no comercial. Además, su aplicabilidad a los diferentes tipos de buques va unida también al alcance de los controles del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, que son los mecanismos de ejecución previstos en la Directiva. Desde el momento en que, en aplicación de la Directiva 2009/16/CE, pueda someterse un buque a un control del Estado rector del puerto, cabe esperar también la posibilidad de que se realice una inspección para confirmar la aplicabilidad de las disposiciones de la Directiva y la conformidad con ellas.

El artículo 3 de la Directiva contiene una definición de «*propietario del buque*» que guarda sintonía con el LLMC 1996. Ese Convenio se define claramente en el mismo artículo 3 como el texto consolidado del Convenio LLMC 1976 en su versión modificada por el Protocolo de 1996. Y, además de esas dos definiciones, el artículo 3 establece para el término «seguro» una definición no exhaustiva que viene a copiar literalmente la que da a ese término la Resolución OMI A.898(21). En ella se hace referencia, como ejemplo de cobertura adecuada, al «*seguro de indemnización del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo internacional de clubes de protección e indemnización (P & I)*».

4.2 Seguro obligatorio (artículo 4)

El artículo 4 de la Directiva impone la obligación de disponer de un seguro adecuado a los propietarios de los buques que:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>

¹⁴ Documento nº 15859/08 ADD 1 del Consejo, de 19 de noviembre de 2008: «Declaración de los Estados miembros sobre la seguridad marítima».

¹⁵ Concretamente, en lo que respecta al Convenio SNP, la Comisión ha presentado dos propuestas paralelas por las que se autoriza a los Estados miembros, en interés de la Unión, a convertirse en Partes del Protocolo de 2010 de ese Convenio. Véanse los documentos COM(2015) 304 final y COM(2015) 305 final, adoptados el 22.6.2015.

- a) enarboles el pabellón de un Estado miembro;
- b) entren en un puerto que esté bajo jurisdicción de un Estado miembro o
- c) naveguen por las aguas territoriales de un Estado miembro en caso de que éste haya optado por incluir ese tráfico en el ámbito de aplicación de la Directiva y sin perjuicio de las normas de Derecho internacional en materia de paso inocente.

El mismo artículo 4 establece también que el seguro cubra las reclamaciones de Derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al Convenio LLMC 1996 y dispone que el importe del seguro por buque y por incidente sea igual al importe máximo que determine la limitación de la responsabilidad en el marco de ese Convenio.

Los Estados miembros en su calidad de Estados del pabellón y de Estados rectores del puerto deben exigir a los propietarios de buques el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 4 de la Directiva. Todos los Estados miembros han designado a las autoridades nacionales competentes para hacer cumplir esas obligaciones.

Sin embargo, en lo que atañe al Estado del pabellón, solo unos pocos Estados miembros han confirmado que se verifique la validez del certificado de seguro con el fin, en especial, de comprobar que su cobertura de responsabilidad sea la adecuada¹⁶. De la misma forma, en lo tocante a los controles del Estado rector del puerto, no todos los Estados miembros han indicado de forma efectiva cómo se verifica en ellos la adecuación del certificado de seguro de los buques con pabellón extranjero que entran en sus puertos. De hecho, solo unos pocos Estados miembros han notificado a la Comisión que en las inspecciones de control que realizan en su calidad de Estados rectores del puerto se verifica efectivamente la validez de ese certificado (en lo referente, sobre todo, a la cobertura de la responsabilidad).

En lo que concierne a la posibilidad de exigir un seguro a los buques que naveguen por las aguas territoriales de los Estados miembros, varios de ellos han informado a la Comisión de la transposición de este requisito en su ordenamiento jurídico nacional, pero sin facilitar los detalles necesarios para poder evaluar cómo se aplica en ellos dicho requisito¹⁷.

4.3 Inspecciones y control de la conformidad por el Estado rector del puerto (artículo 5)

La Directiva establece en su artículo 5 que los buques que entren en un puerto de un Estado miembro y que enarboles el pabellón de otro Estado están obligados a disponer de un seguro que, de conformidad con su artículo 4, cubra las reclamaciones de Derecho marítimo. Los Estados miembros cumplen las obligaciones que les impone la Directiva como Estados

¹⁶ Uno de los Estados miembros ha notificado que utiliza el procedimiento de registro para controlar el cumplimiento de la obligación de los propietarios de buques y otro ha comunicado que realiza las auditorías pertinentes en los locales de los propietarios.

¹⁷ Solo un Estado miembro ha informado de que la verificación del seguro de los buques de pabellón extranjero que navegan en sus aguas territoriales es responsabilidad de los sistemas de control del tráfico de buques (VTS).

rectores del puerto llevando a cabo las inspecciones de control que han de realizar dichos Estados en virtud de la Directiva 2009/16/CE¹⁸.

Aunque los buques que se sujetan a los controles del Estado rector del puerto no se inspeccionan con el objetivo específico de examinar su seguro¹⁹, todas las inspecciones a las que somete los buques ese Estado en virtud de la Directiva 2009/16/CE tienen que incluir necesariamente la verificación de que se lleva a bordo un certificado de seguro acorde con el artículo 6 de la Directiva. Como se indica en el anexo IV, punto 41, de la Directiva 2009/16/CE, dicha verificación forma parte de las inspecciones de control del Estado rector del puerto. Ninguna de esas inspecciones puede registrarse en THETIS si no se notifica debidamente la presencia de un certificado de seguro. En THETIS precisamente se creó —y comenzó a funcionar el 1 de julio de 2013— un módulo especializado («THETIS-I») para registrar las irregularidades de los Estados miembros en el marco de la Directiva. Aunque no se inspeccione cada buque por cada una de sus visitas, la cobertura sistemática de las inspecciones enmarcadas en el régimen de controles del Estado rector del puerto garantiza que todos los buques que hagan escala en un puerto de la Unión sean inspeccionados como media cada once meses.

Además, varios Estados miembros han informado de que a los buques que entran en sus puertos les exigen la notificación previa de su seguro a través, principalmente, del Sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet o SSN)²⁰. Esa exigencia de notificación previa, además de ser útil para seleccionar los buques que hayan de inspeccionarse, contribuye a garantizar una aplicación más efectiva y racional de la Directiva. Es conveniente observar que, por disposición del artículo 16, apartado 1, letra d), de la Directiva 2002/59/CE, la identidad de todo buque que no haya notificado —o que no tenga— un certificado de seguro o de garantía financiera acorde con la normativa de la Unión y con la normativa internacional tiene que ser comunicada a las estaciones costeras de los otros Estados miembros que estén situados en el itinerario previsto del buque.

¹⁸ Algunos Estados miembros han comunicado que, para confirmar el cumplimiento de los requisitos específicos de la Directiva, tienen la posibilidad de realizar inspecciones de control del Estado rector del puerto en el marco de un régimen nacional.

¹⁹ La frecuencia de las inspecciones de control del Estado rector del puerto varía en función del riesgo que planteen los buques: los más peligrosos son inspeccionados con mayor frecuencia, y los que normalmente pasan las inspecciones sin problemas, lo son menos a menudo. Los buques que persistentemente incumplen las normas pueden ser excluidos de las aguas europeas (véase <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>). De conformidad con el Reglamento (UE) n° 802/2010 de la Comisión, de 13 de septiembre de 2010, por el que se aplican las disposiciones del artículo 10, apartado 3, y del artículo 27 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al historial de las compañías —modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1205/2012 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2012 (DO L 347 de 15.12.2012, p. 10)—, la Comisión publica unas listas con los propietarios de buques que infringen reiteradamente las normas (<https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>).

²⁰ El Sistema SafeSeaNet (SSN) fue establecido por la —modificada— 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 (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10). El SSN es gestionado por la AESM.

La Comisión apoya con firmeza esa práctica. Como se señala en la evaluación de impacto que acompañó a la propuesta de Directiva de la Comisión sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques²¹ (que condujo a la adopción de la Directiva que nos ocupa), dicha práctica sirve también a los objetivos que persigue la Directiva.

Además, la notificación previa del seguro, combinada con el potencial de simplificación que ofrece el SSN para las notificaciones, puede resultar un instrumento eficaz para eliminar las incertidumbres relativas a la responsabilidad del propietario de un buque y a la disponibilidad de una indemnización si el buque tiene necesidad de asistencia²² dentro de las aguas de la UE o en sus proximidades. El uso del SSN para obtener y compartir información sobre la cobertura de seguro de los buques que hagan escala en puertos de la UE puede revelarse particularmente útil cuando las autoridades nacionales competentes examinan la posibilidad de dar acogida y ofrecer un lugar de refugio²³ a un buque que necesite asistencia.

En caso de que un buque que haga escala en un puerto de un Estado miembro y enarbole pabellón de otro país incumpla las disposiciones de la Directiva —especialmente, por no disponer de una cobertura de seguro adecuada—, se podrá decidir su inmovilización en virtud de la Directiva 2009/16/CE. Además, el artículo 5, apartado 2, de la Directiva establece un instrumento complementario a los previstos en la Directiva 2009/16/CE. Dicho instrumento, cuya aplicación se deja a la discrecionalidad de los Estados miembros, contempla la expulsión del puerto de un Estado miembro de los buques que no cumplan la Directiva y la notificación simultánea de este hecho a la Comisión, a los demás Estados miembros y al Estado del pabellón de esos buques. La consecuencia de esta medida es la negación de entrada en los puertos de los otros Estados miembros de los buques en cuestión. Dicha notificación se lleva a cabo a través del sistema SSN utilizando el modelo de «informe de incidentes» establecido a tal efecto²⁴. Aunque la expulsión de un buque siga siendo muy poco frecuente en la UE, la mayor parte de los Estados miembros ha transpuesto en su legislación nacional esta posibilidad.

4.4 Certificado de seguro (artículo 6)

El artículo 6 de la Directiva establece los requisitos mínimos que deben cumplirse para demostrar a bordo del buque que se dispone de un seguro adecuado acorde con el artículo 4. En la verificación de un seguro, el elemento principal es el examen del contenido formal mínimo que ha de tener un certificado según el artículo 6 de la Directiva. En cambio, el

²¹ SEC/2005/1517 y COM(2005) 593 final (véase más arriba la nota de pie de página nº 11).

²² El artículo 3, letra v), de la Directiva 2002/59/CE define un «*buque necesitado de asistencia*» como aquel que se encuentra «*en una situación que puede causar su naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación*», y añade que «*esto se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio SAR sobre el rescate de personas*».

²³ El artículo 3, letra m), de la Directiva 2002/59/CE define un «*lugar de refugio*» como «*el puerto, la parte del puerto o todo atracadero o fondeadero de protección o cualquier otra zona protegida definida por un Estado miembro para acoger buques en peligro*».

²⁴ Véase la versión 2 de las *SSN Incident Reporting Guidelines* (directrices para la notificación de incidentes a través del SSN), Apéndice 7.

control de la autenticidad del certificado y el examen de los límites de responsabilidad en virtud del LLMC 1996 son menos comunes entre los Estados miembros²⁵. Solo un pequeño número de ellos²⁶ parece tener unas directrices nacionales para la verificación de los seguros.

Una cuestión de interés en la que difieren los planteamientos de los Estados miembros es la aceptación o no en la práctica —particularmente durante los controles del Estado rector del puerto— de los certificados de seguro en formato electrónico. Es importante observar aquí que el sector de los seguros ha adoptado ya —y de forma casi exclusiva— el uso de los certificados electrónicos (por ejemplo, el certificado de ingreso en un Club P&I) y que la OMI ha aprobado para el uso de esos certificados en la navegación unas Directrices²⁷ que pueden resultar útiles también para la verificación de los seguros. Las versiones electrónicas de los certificados tienen características específicas, y existen ya procedimientos para su autenticación y subsiguiente verificación. En todo caso, con el fin de garantizar que el uso de los certificados electrónicos a los efectos de la Directiva se acepte y aplique en todos los Estados miembros, será preciso estudiar esta cuestión con más profundidad.²⁸

4.5 Sanciones por el incumplimiento de los buques nacionales (artículo 7)

A los efectos de la ejecución de los requisitos del artículo 4 de la Directiva por el Estado del pabellón, el artículo 7 prevé el establecimiento de un régimen de sanciones para los casos de incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la Directiva, disposiciones que han de ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Examinando las disposiciones de transposición nacionales comunicadas a la Comisión y las respuestas ofrecidas por los Estados miembros al estudio de la AESM, se observa que la interpretación dada a este requisito de la Directiva varía de unos a otros Estados miembros, particularmente en lo que concierne al importe de las sanciones económicas. Hasta la fecha, sin embargo, no se ha comunicado en el marco del artículo 7 ningún caso de imposición de sanciones a un buque con pabellón de un Estado miembro por incumplimiento de la Directiva.

5. INFORMACIÓN SOBRE LA EJECUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES

La ejecución de las obligaciones que impone la Directiva a los propietarios de buques es responsabilidad de los Estados miembros. En el presente punto se resume —contrastándola con los datos disponibles a través de THETIS— la información que se ha recabado con las respuestas ofrecidas por los Estados miembros al estudio realizado por la AESM.

²⁵ Según las respuestas dadas al cuestionario recibido por la AESM en el curso de su estudio.

²⁶ Según los resultados del estudio de la AESM, únicamente cuatro Estados miembros.

²⁷ OMI - FAL.5/Circ.39/Rev. 1, 7 de octubre de 2014. Véase la página web siguiente:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Electronic%20Business/Pages/default.aspx>

«El Comité acordó que los certificados electrónicos deberían utilizarse como equivalentes de los certificados impresos tradicionales, siempre que los certificados y los sitios en la Red utilizados para acceder a ellos se ajusten a las directrices y que a bordo del buque se disponga de instrucciones de verificación específicas.»

²⁸ Véase más abajo el punto 5.1

5.1 Ejecución de la Directiva por el Estado miembro del pabellón

Los informes presentados en THETIS por los Estados miembros con los resultados de las inspecciones de control del Estado rector del puerto realizadas en buques con pabellón de otro Estado miembro indican que, entre julio de 2013 y septiembre de 2015, se detectaron 13 casos de incumplimiento en materia de certificados de seguro²⁹. Comparando esa cifra con el número total (45) de casos de incumplimiento en dicha materia que se registró en THETIS durante el mismo período, se comprueba que los buques que enarbolan pabellón de algún Estado miembro representan casi un tercio (29 %) de ese número total.

Debe tenerse presente, sin embargo, que, dentro del número total de inspecciones de control del Estado rector del puerto efectuadas en buques con pabellón de algún Estado miembro, el porcentaje que representan los buques infractores es realmente muy bajo (0,1 %). Además, el porcentaje de esos buques es también más bajo que el de los buques infractores que no enarbolan ningún pabellón de la UE (un 0,1 % frente al 0,15 % de los buques de terceros países³⁰).

Como ya se ha indicado más arriba, aunque sean pocos los casos de incumplimiento por buques con pabellón de un Estado miembro comunicados hasta la fecha a través de THETIS, ningún Estado miembro ha informado hasta ahora de la imposición de sanciones a uno de esos buques por no disponer de una cobertura de seguro acorde con la Directiva.

5.2 Control del Estado rector del puerto

Como se describe en el anexo A del presente Informe, los Estados miembros han efectuado en el marco de las inspecciones de control del Estado rector del puerto un número significativo de verificaciones de acuerdo con el artículo 5 de la Directiva³¹.

Desde el 1 de julio de 2013 —fecha en la que comenzó a funcionar en THETIS el módulo especializado THETIS-I— hasta septiembre de 2015, se efectuó un total de 34 944 inspecciones y, como se indica en el anexo B del presente Informe, los controles realizados por el Estado rector del puerto detectaron un total de 45 casos de incumplimiento de la Directiva³², cifra esta que, comparada con el total de 34 944 inspecciones, arroja una tasa de cumplimiento notablemente alta, a saber, un 99,87 %³³.

El desglose por años de los porcentajes que representan los casos de incumplimiento³⁴ en comparación con el número total de inspecciones realizadas en buques es el siguiente: 0,15 % en 2013, 0,09 % en 2014 y 0,16 % en 2015. En la mayoría de los casos, los Estados miembros

²⁹ Véase el Anexo A

³⁰ En total, las 13 331 inspecciones efectuadas en buques con pabellón de un Estado miembro de la UE permitieron detectar 13 casos de incumplimiento, mientras que las 21 613 inspecciones realizadas en buques con pabellón de un tercer país revelaron 32 casos. Véase el anexo C.

³¹ Entre enero de 2012 y septiembre de 2015, los Estados miembros de la UE registraron en THETIS un número total de 58 768 inspecciones de control del Estado rector del puerto.

³² Registrados en THETIS de julio de 2013 a septiembre de 2015.

³³ La tasa de incumplimiento correspondiente a la totalidad de los buques que han hecho escala en puertos de los Estados miembros de la UE se sitúa en un 0,13 %.

³⁴ Según los datos registrados en THETIS entre julio de 2013 y septiembre de 2015.

exigieron que las irregularidades detectadas se corrigieran antes de la partida del buque³⁵, y solo en 4 de los 45 casos de incumplimiento (es decir, en un 9 %) se dictó una orden de inmovilización³⁶.

La mayor parte de los Estados miembros ha transpuesto las disposiciones del artículo 5, apartado 2³⁷, que prevé la posibilidad de dictar una orden de expulsión de un buque por incumplimiento de la Directiva. Según la información recogida en THETIS, entre los Estados miembros que contemplan tal posibilidad, solo uno de ellos³⁸ la ha llevado a la práctica (orden de expulsión dictada en 2013 y levantada en 2015). Además, otro Estado miembro³⁹ ha dictado dos órdenes de expulsión que se notificaron debidamente a los demás Estados miembros a través del sistema SSN y se comunicaron la Comisión, pero que no se registraron en THETIS por haberse dictado antes de julio de 2013, que es cuando THETIS-I comenzó a funcionar.

Debe señalarse, por último, que algunos Estados miembros⁴⁰ han impuesto también sanciones económicas a buques con pabellón de terceros países que hicieron escala en sus puertos a pesar de incumplir la Directiva.

6. CONCLUSIONES

La Directiva lleva en vigor alrededor de cuatro años, y parece que funciona satisfactoriamente en la consecución de sus objetivos. Concretamente, como lo demuestran los datos disponibles en materia de conformidad, la inmensa mayoría de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro o que hacen escala en puertos de la UE disponen de un seguro acorde con las disposiciones de la Directiva. Por consiguiente, el sistema que establece esta ofrece garantías razonables de que, si por causa de uno de esos buques se produjera un incidente que ocasionara un perjuicio a terceros y diera lugar así a una reclamación marítima enmarcada en el LLMC 1996, las víctimas recibirían del propietario del buque y de su compañía de seguros una indemnización por un importe máximo no superior al límite de responsabilidad aplicable.

No obstante, como se señala en el presente Informe, para lograr una aplicación más uniforme de la Directiva tanto en el Estado del pabellón como en el Estado rector del puerto, hay ciertos problemas atinentes a la aplicación y ejecución de las obligaciones enmarcadas en la Directiva

³⁵ Nota: según los datos registrados en THETIS, de los 45 casos de incumplimiento, 33 lo fueron de irregularidades «corregidas» o «por corregir antes de la partida».

³⁶ Véase el anexo B. Nota: hubo un Estado miembro que, en respuesta al estudio de la AESM, notificó una orden de inmovilización. Dicha orden, sin embargo, no se ha registrado en THETIS y no ha sido incluida por ello en el cuadro del anexo B.

³⁷ Hay tres Estados miembros que no han transpuesto esta disposición y que solo aplican la inmovilización como medida de ejecución de las disposiciones de la Directiva en el marco de los controles del Estado rector del puerto.

³⁸ Véase el anexo B.

³⁹ Véase el anexo B.

⁴⁰ Hubo seis Estados miembros que, respondiendo al estudio de la AESM, informaron de la imposición de sanciones económicas a buques con pabellón de terceros países.

que podrían corregirse haciendo un mejor uso de los sistemas de notificación e intercambio de información actualmente operativos.