Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2025/811

28.4.2025

KOMMISSIONENS DELEGEREDE DIREKTIV (EU) 2025/811

af 19. februar 2025

om ændring af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF for så vidt angår de oplysninger, som skal indberettes til skibsmeldesystemer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF ([1]), særlig artikel 27, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den seneste udvikling i transporten af farligt gods, herunder olie, som skyldes geopolitiske konflikter, der påvirker søtransporten, giver anledning til alvorlig bekymring. Navnlig udgør fremkomsten af den såkaldte skyggeflåde som defineret i resolution A.1192(33) vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) forsamling, som ofte består af skibe, der ikke lever op til standarderne, en væsentlig risiko for søfartssikkerheden og marine økosystemer.

(2) Skøn peger på, at skyggeflåden er vokset med 70 % i løbet af de seneste år og omfatter ca. 600 fartøjer. Skyggeflådens uigennemsigtige drift skaber vanskeligheder, særlig når det drejer sig om at fastslå og kontrollere status for certifikater, herunder forsikringscertifikater. Den øgede transport af olie med sådanne usikre skibe, der ikke er forsikrede, underminerer de etablerede sikkerheds- og miljøstandarder, der er udarbejdet af IMO.

(3) Som følge heraf anses den øgede fare for miljøskader på medlemsstaternes europæiske kystlinjer, som skyldes skyggeflådens intensiverede aktivitet, der skaber en øget risiko for ulykker og hændelser til søs, for at være en uacceptabel trussel mod sikkerheden for menneskelig på søen og mod miljøet.

(4) De retlige muligheder for at placere ansvaret eller opnå kompensation i tilfælde af en hændelse til søs kan være begrænsede på grund af fartøjernes uklare ejerskab og forsikringsdækning, hvor byrden for at afhjælpe skaderne fra et potentielt udslip pålægges de pågældende medlemsstater og Unionen.

(5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF ([2]) om rederes forsikring mod søretlige krav indeholder bestemmelser vedrørende meddelelse af dokumentation for søforsikring for ethvert skib, uanset hvilket flag det fører, som sejler til en hvilken som helst havn i en EU-medlemsstat og i EU-medlemsstaters territorialfarvande, uden at dette berører de folkeretlige krav. Det omfatter dog ikke skibe i transit.

(6) Artikel 5 i direktiv 2002/59/EF indeholder krav om, at alle skibe, der sejler ind i en EU-medlemsstats område, der dækkes af et obligatorisk skibsmeldesystem, skal overholde systemets regler ved at indberette de krævede oplysninger. Artikel 16 indeholder desuden krav om, at skibe, der ikke har anmeldt eller ikke er i besiddelse af et forsikringscertifikat eller af finansiel sikkerhed i henhold til internationale regler eller EU-reglerne, skal anses for at kunne være til fare for skibsfarten, sikkerheden til søs, menneskers sikkerhed eller miljøet.

(7) De gældende krav omfatter ikke i tilstrækkelig grad situationer, hvor skibe uanset flag sejler i transit langs medlemsstaternes kyster, men ikke anløber nogen havn i en medlemsstat, og det er nødvendigt at afhjælpe denne mangel.

([1]) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj.
([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj).

(8) Den seneste internationale udvikling understreger behovet for solide foranstaltninger til at afhjælpe de risici, som fartøjer, der er usikre og ikke er forsikrede, udgør. I IMO-forsamlingens resolution A.1192(33) (fra december 2023) opfordres til foranstaltninger til at forebygge skyggeflådens ulovlige operationer i søfartssektoren. I de reviderede retningslinjer fra IMO's juridiske komité (LEG.1/Circ. 16 fra juni 2024) er der fastsat ajourførte standarder for anerkendelse af forsikringscertifikater vedrørende civilretligt ansvar samt validering af leverandører af finansiel sikkerhed, herunder Protection & Indemnity (P&I) Clubs, mens resolutioner fra møderne i 1992-fonden og den supplerende fond (henholdsvis resolution nr. 14 og nr. 6, fra november 2024) styrker den internationale ansvars- og erstatningsordning, som er oprettet i henhold til konventionen om civilretligt ansvar af 1992, fondskonventionen af 1992 og protokollen om den supplerende fond. For at sikre tilpasning til disse internationale standarder og på effektiv vis afhjælpe nye risici er det nødvendigt at ajourføre direktiv 2002/59/EF for at afspejle udviklingen.

(9) For at øge sikkerheden til søs/forureningsberedskabet og sætte kyststaterne i stand til på effektivt vis at overvåge skibstrafikken, særlig fartøjer, som transporterer en farlig eller forurenende last som f.eks. olie, har IMO oprettet adskillige obligatoriske skibsmeldesystemer. Disse systemer har til formål at lette udvekslingen af vigtige oplysninger vedrørende skibes bevægelser og last, hvilket sikrer, at de relevante myndigheder straks underrettes. I Unionen overføres disse oplysninger ved hjælp af nationale meldesystemer, som er forbundet til Unionens maritime informationsudvekslingssystem (SafeSeaNet). I bilag I, punkt 4, til direktiv 2002/59/EF beskrives den type af oplysninger, som skibe skal indberette til myndighederne ved hjælp af de relevante meldesystemer. For at opfylde nye driftsmæssige og sikkerhedsmæssige behov er det nødvendigt at ændre nævnte bilag, således at det omfatter nye oplysninger og mere specifikt forsikringscertifikater, som anses for at være afgørende for at sikre sikkerheden til søs, miljøbeskyttelse og en effektiv beredskabsindsats.

(10) Direktiv 2002/59/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Punkt 4, punkt X, i bilag I til direktiv 2002/59/EF affattes således:

»X. Andet:

— bunkeroliens art og anslåede mængde for skibe med en bruttotonnage på over 1 000

— driftskonditioner

— et eller flere forsikringscertifikater, som er udstedt af den pågældende udbyder opbevares om bord på skibet, og som indeholder dokumentation for forsikring mod søretlige krav i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 2009/20/EF, og certifikater vedrørende dækning af civilretligt ansvar udstedt i overensstemmelse med:

  — den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, som ændret (konventionen om privatretligt ansvar af 1992)

  — den internationale konvention om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie, 2001 (bunkeroliekonventionen af 2001)

  — den internationale Nairobikonvention om fjernelse af vrag af 2007 (Nairobikonventionen om fjernelse af vrag af 2007).«

Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest om 6 (seks) måneder de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De meddeler straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse bestemmelser fra dagen efter deres vedtagelse.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. februar 2025.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand