Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/811

28.4.2025

# GEDELEGEERDE RICHTLIJN (EU) 2025/811 VAN DE COMMISSIE

**van 19 februari 2025**

**tot wijziging van bijlage I bij Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de informatie die aan scheepsrapportagesystemen moet worden gemeld**

**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad ([1]), en met name artikel 27, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Recente ontwikkelingen op het gebied van het vervoer van gevaarlijke goederen, waaronder olie, als gevolg van geopolitieke conflicten die van invloed zijn op het zeevervoer, geven aanleiding tot grote bezorgdheid. Met name de zogenoemde "duistere of schaduwvloot", zoals gedefinieerd in resolutie A.1192(33) van de Algemene Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), die vaak bestaat uit schepen die niet aan de normen voldoen, brengt aanzienlijke risico's met zich mee voor de maritieme veiligheid en de mariene ecosystemen.

(2) Ramingen wijzen erop dat de duistere of schaduwvloot de afgelopen jaren met 70 % is gegroeid en ongeveer 600 vaartuigen omvat. De ondoorzichtige werking van de duistere of schaduwvloot leidt tot problemen, met name bij het vaststellen en verifiëren van de status van certificaten, met inbegrip van verzekeringscertificaten. Het toegenomen vervoer van olie door dergelijke onveilige en onverzekerde schepen ondermijnt de veiligheids- en milieunormen die zijn vastgesteld in het kader van de door de IMO ontwikkelde instrumenten.

(3) De toegenomen blootstelling van de Europese kustlijnen van de lidstaten aan milieuschade als gevolg van een intensievere activiteit van de duistere of schaduwvloot, die een verhoogd risico op ongevallen en incidenten op zee met zich meebrengt, wordt beschouwd als een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid van mensenlevens op zee en voor het milieu.

(4) De wettelijke mogelijkheden om in geval van een incident aansprakelijkheid toe te wijzen of schadevergoeding te krijgen, kunnen beperkt zijn vanwege de onduidelijke eigendom en verzekeringsdekking van de schepen, waardoor de last van het herstel van schade ten gevolge van een mogelijke lozing bij de getroffen lidstaten en de Unie wordt gelegd.

(5) Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]) betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen bevat bepalingen betreffende de kennisgeving van het bewijs van verzekering voor schepen — ongeacht de vlag waaronder zij varen — die naar een haven van een EU-lidstaat of in de territoriale wateren van EU-lidstaten varen, onverminderd de vereisten van het internationaal recht. Ze heeft echter geen betrekking op schepen in transit.

(6) In artikel 5 van Richtlijn 2002/59/EG is bepaald dat alle schepen die het gebied van verplichte scheepsrapportage-systemen van een of meer EU-lidstaten binnenvaren, bij het melden van de vereiste informatie aan dat systeem moeten voldoen. Voorts vereist artikel 16 dat schepen die geen kennisgeving doen of niet beschikken over verzekeringscertificaten of financiële garanties overeenkomstig internationale of EU-regels, worden beschouwd als een potentieel gevaar voor de scheepvaart of een bedreiging voor de maritieme veiligheid, de veiligheid van personen of het milieu.

(7) De bestaande voorschriften hebben onvoldoende betrekking op situaties van schepen die, ongeacht hun vlag, in transit langs de kusten van lidstaten varen, maar geen haven van een lidstaat aandoen; deze situatie moet worden aangepakt.

([1]) PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj.
([2]) Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 128, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj).

(8) De behoefte aan robuuste maatregelen om de risico's van onverzekerde en onveilige schepen aan te pakken, wordt beklemtoond door recente internationale ontwikkelingen. In Resolutie A.1192(33) van de algemene vergadering van de IMO (december 2023) wordt aangedrongen op maatregelen om illegale maritieme activiteiten door de duistere of schaduwvloot te voorkomen. In de herziene richtsnoeren van de juridische commissie van de IMO (LEG.1/Circ.16, juni 2024) zijn geactualiseerde normen vastgesteld voor de erkenning van verzekeringscertificaten voor wettelijke aansprakelijkheid en de validering van financiële-zekerheidsinstellingen, met inbegrip van Protection & Indemnity-clubs (P&I), terwijl de resoluties van de algemene vergaderingen van het fonds en het aanvullend fonds van 1992 (respectievelijk resoluties nr. 14 en nr. 6 van november 2024) de internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling versterken die is ingesteld bij het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid van 1992 (CLC), het Fondsverdrag van 1992 en het Protocol inzake het aanvullend fonds. Om de afstemming op deze internationale normen te waarborgen en ontluikende risico's doeltreffend aan te pakken, moet Richtlijn 2002/59/EG worden geactualiseerd om rekening te houden met deze ontwikkelingen.

(9) Om de maritieme veiligheid en de paraatheid voor verontreiniging te verbeteren en kuststaten in staat te stellen doeltreffend toezicht te houden op het maritieme verkeer, met name op schepen die gevaarlijke of verontreinigende vracht zoals olie vervoeren, heeft de IMO verschillende verplichte scheepsrapportagesystemen (MSR) opgezet. Deze systemen zijn ontworpen om de uitwisseling van essentiële informatie over scheepsbewegingen en vracht te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteiten onverwijld worden geïnformeerd. In de Unie wordt deze informatie doorgegeven via nationale rapportagesystemen die aangesloten zijn op SafeSeaNet, het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie. Punt 4 van bijlage I bij Richtlijn 2002/59/EG beschrijft het soort informatie dat schepen aan de autoriteiten moeten verstrekken via relevante rapportagesystemen. Om tegemoet te komen aan de veranderende operationele en veiligheidsbehoeften moet die bijlage worden gewijzigd om er nieuwe informatie in op te nemen, met name over verzekeringscertificaten, die van essentieel belang wordt geacht om de maritieme veiligheid, milieubescherming en doeltreffende respons op noodsituaties te waarborgen.

(10) Richtlijn 2002/59/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Bijlage I, punt 4, X, bij Richtlijn 2002/59/EG wordt vervangen door:

"X. Diversen:

— kenmerken en geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof voor schepen van meer dan 1 000 t,

— navigatiestatus,

— een of meer verzekeringscertificaten die door de dienstverlener zijn afgegeven en aan boord van het schip worden meegenomen, waaruit blijkt dat er sprake is van een verzekering tegen maritieme vorderingen overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2009/20/EG, alsmede certificaten inzake wettelijke aansprakelijkheid die zijn afgegeven overeenkomstig:

— het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1992, zoals gewijzigd (Aansprakelijkheidsverdrag van 1992);

— het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2001 (Bunkerolieverdrag van 2001), en

— het Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken van 2007 (WRC-verdrag).".

*Artikel 2*

1. De lidstaten dienen uiterlijk binnen 6 (zes) maanden de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Zij passen die bepalingen toe vanaf de datum waarop ze worden vastgesteld.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 3*

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 19 februari 2025.

*Voor de Commissie*
*De voorzitter*
Ursula VON DER LEYEN