Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/811

28.4.2025

KOMMISSIONENS DELEGERADE DIREKTIV (EU) 2025/811

av den 19 februari 2025

om ändring av bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG vad gäller uppgifter som ska anmälas till fartygsrapporteringssystem

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG ([1]), särskilt artikel 27.2, och

av följande skäl:

(1) Den senaste tidens utveckling inom transport av farligt gods, inklusive olja, till följd av geopolitiska konflikter som påverkar sjöfarten, ger anledning till djup oro. Särskilt förekomsten av den så kallade skuggflottan, enligt definitionen i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) församlings resolution A.1192(33), vilken ofta består av undermåliga fartyg, medför betydande risker för sjösäkerheten och marina ekosystem.

(2) Uppskattningar tyder på att skuggflottan har ökat sin storlek med 70 % under de senaste åren och omfattar omkring 600 fartyg. Bristen på transparens för skuggflottans verksamhet skapar svårigheter, särskilt när det gäller att fastställa och kontrollera status på intyg, inklusive intyg om försäkring. Den ökade oljetransporten med sådana osäkra och oförsäkrade fartyg undergräver de standarder för säkerhet och miljö som finns inom ramen för de instrument som utarbetats av IMO.

(3) Till följd av detta anses den ökade exponeringen för miljöskador på medlemsstaternas kustlinjer på grund av intensifierad verksamhet inom skuggflottan, vilken också medför en ökad risk för olyckor och tillbud till sjöss, vara ett oacceptabelt hot mot säkerheten för människoliv till sjöss och för miljön.

(4) De rättsliga möjligheterna att tillskriva ansvar eller erhålla ersättning i händelse av ett tillbud kan vara begränsade på grund av fartygens oklara ägandeförhållanden och försäkringsskydd, vilket innebär att bördan att åtgärda de skador som orsakats av ett potentiellt utsläpp läggs på de drabbade medlemsstaterna och unionen.

(5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG ([2]) om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk innehåller bestämmelser om anmälan av intyg om sjöförsäkring för alla fartyg – oberoende av flagg – som seglar till en hamn i en EU-medlemsstat eller i EU-medlemsstaternas territorialvatten, utan att det påverkar tillämpningen av internationella rättsliga krav. Det omfattar dock inte fartyg i transit.

(6) Enligt artikel 5 i direktiv 2002/59/EG ska alla fartyg som passerar in i områden med EU-medlemsstaters obligatoriska fartygsrapporteringssystem efterleva de systemen genom att rapportera de begärda uppgifterna. Enligt artikel 16 ska dessutom alla fartyg som inte har anmält, eller som saknar, intyg om försäkring eller finansiell säkerhet i enlighet med internationella regler eller EU-regler betraktas som fartyg som utgör en potentiell risk för sjöfarten eller ett hot mot sjösäkerheten, säkerheten för personer eller miljön.

(7) De befintliga kraven omfattar inte i tillräcklig utsträckning situationer där fartyg i transit, oavsett flagg, seglar längs medlemsstaternas kuster utan att anlöpa någon av medlemsstaternas hamnar. Dessa brister behöver åtgärdas.

([1]) EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj.
([2]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk (EUT L 131, 28.5.2009, s. 128 ELI : http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj).

(8) Den senaste internationella utvecklingen understryker behovet av kraftfulla åtgärder för att hantera riskerna med oförsäkrade och osäkra fartyg. IMO-församlingens resolution A.1192(33) (december 2023) uppmanar till åtgärder för att förhindra olaglig verksamhet inom sjöfartssektorn från skuggflottans sida. I de reviderade riktlinjerna från IMO:s juridiska kommitté (LEG.1/Circ.16, juni 2024) fastställs uppdaterade standarder för erkännande av intyg om försäkring och validering av tillhandahållare av ekonomisk säkerhet, inklusive fartygsansvar (P&I-klubbar), medan 1992 års resolutioner om fonden och den kompletterande fonden (resolutionerna nr 14 respektive nr 6, november 2024) stärker det internationella ansvars- och ersättningssystem som inrättades genom 1992 års ansvarighetskonvention, 1992 års fondkonvention och protokollet om den kompletterande fonden. För att säkerställa anpassning till dessa internationella standarder och hantera nya risker på ett effektivt sätt är det nödvändigt att uppdatera direktiv 2002/59/EG för att återspegla denna utveckling.

(9) För att förbättra sjösäkerheten och beredskapen för föroreningar samt göra det möjligt för kuststaterna att effektivt övervaka sjöfarten, särskilt fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods såsom olja, har IMO inrättat flera obligatoriska fartygsrapporteringssystem. Dessa system är utformade för att underlätta utbytet av viktig information om fartygsrörelser och last och säkerställa att berörda myndigheter omedelbart informeras. I unionen överförs denna information via nationella rapporteringssystem som är anslutna till unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten, SafeSeaNet. I punkt 4 i bilaga I till direktiv 2002/59/EG anges den typ av uppgifter som fartyg ska lämna till myndigheterna genom relevanta rapporteringssystem. För att tillgodose de föränderliga drifts- och säkerhetsbehoven är det nödvändigt att ändra den bilagan genom att lägga till ny information, särskilt om intyg om försäkring, vilket anses vara avgörande för att säkerställa sjösäkerhet, miljöskydd och effektiva krisinsatser.

(10) Direktiv 2002/59/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Punkt 4 x i bilaga I till direktiv 2002/59/EG ska ersättas med följande:

— ”X. Övrigt

  — Typ och uppskattad mängd bunker, för fartyg över 1 000 bruttotonnage.

  — Navigerings- och manöverförmåga.

  — Ett eller flera intyg om försäkring som utfärdats av försäkringsgivaren och medförs ombord på fartyget som styrker att det finns en försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk i enlighet med artikel 4 i direktiv 2009/20/EG samt intyg om skadeståndsansvar som utfärdats i enlighet med

    — 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja, i dess ändrade lydelse (1992 års konvention om ansvarighet),

    — 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen),

    — 2007 års internationella Nairobikonvention om avlägsnande av vrak (Nairobikonventionen).”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast om sex månader offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska börja tillämpa dessa bestämmelser dagen efter det att de antagits.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 19 februari 2025.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande