



DYREKTYWA DELEGOWANA KOMISJI (UE) 2025/811

z dnia 19 lutego 2025 r.

zmieniająca załącznik I do dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do informacji przekazywanych do systemów zgłaszania statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG⁽¹⁾, w szczególności jej art. 27 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Ostatnie zmiany w dziedzinie transportu towarów niebezpiecznych, w tym ropy naftowej, spowodowane konfliktami geopolitycznymi mającymi wpływ na transport morski, budzą poważne obawy. W szczególności występowanie tzw. ciemnej floty bądź floty cieni, zgodnie z definicją zawartą w rezolucji Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) A.1192(33), składającej się często ze statków niespełniających norm, stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego i ekosystemów morskich.
- (2) Z szacunków wynika, że w ciągu ostatnich kilku lat ta ciemna flota bądź flota cieni zwiększyła się o 70 % i obejmuje około 600 statków. Nieprzejrzyste funkcjonowanie ciemnej floty bądź floty cieni stwarza trudności, zwłaszcza w zakresie ustalania i weryfikacji statusu certyfikatów, w tym certyfikatów ubezpieczenia. Zwiększony transport ropy naftowej za pomocą takich niebezpiecznych i nieubezpieczonych statków podważa normy bezpieczeństwa i ochrony środowiska obowiązujące w ramach instrumentów opracowanych przez IMO.
- (3) W związku z tym zwiększone narażenie europejskich linii brzegowych państw członkowskich na szkody w środowisku wynikające ze wzmożonej działalności ciemnej floty bądź floty cieni, co powoduje zwiększone ryzyko wypadków i incydentów morskich, uznaje się za niedopuszczalne zagrożenie dla bezpieczeństwa życia na morzu i dla środowiska.
- (4) Prawne możliwości przypisania odpowiedzialności lub uzyskania odszkodowania w przypadku incydentu mogą być ograniczone ze względu na brak jasności co do własności i zakresu ubezpieczenia statków, co sprawia, że ciężar naprawienia szkód spowodowanych potencjalnym wyciekiem spoczywa na dotkniętych nim państwach członkowskich i Unii.
- (5) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE⁽²⁾ w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich zawiera przepisy dotyczące zgłaszania dowodu ubezpieczenia morskiego dla każdego statku – niezależnie od bandery – pływającego do dowolnego portu państwa członkowskiego UE, jak również na morzu terytorialnym państw członkowskich UE, bez uszczerbku dla wymogów prawa międzynarodowego. Nie obejmuje ona jednak statków przepływających.
- (6) W art. 5 dyrektywy 2002/59/WE określono wymóg aby wszystkie statki wpływające na obszar objęty systemem obowiązkowego zgłaszania statków któregośkolwiek z państw członkowskich UE postępowaly zgodnie z nakazami tego systemu w zakresie zgłaszania wymaganych informacji. Ponadto w art. 16 wymaga się, aby statki, które nie dopełniły zgłoszenia lub nie posiadają zaświadczenia o ubezpieczeniu lub gwarancji finansowych zgodnie z przepisami międzynarodowymi lub unijnymi, były uznawane za stwarzające potencjalne zagrożenie dla żeglugi lub zagrożenie dla bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska.
- (7) Obowiązujące wymogi nie obejmują w odpowiedni sposób sytuacji statków, które, niezależnie od ich bandery, pływają wzdłuż wybrzeży państw członkowskich, przepływają, ale nie wchodzą do żadnego portu państwa członkowskiego i muszą zostać podjęte.

⁽¹⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj>).

- (8) Ostatnie wydarzenia na arenie międzynarodowej uwypuklają potrzebę przedsięwzięcia zdecydowanych środków w celu przeciwdziałania zagrożeniom stwarzanym przez nieubezpieczone i niebezpieczne statki. W rezolucji Zgromadzenia IMO A.1192(33) (grudzień 2023 r.) wzywa się do podjęcia działań mających na celu zapobieganie nielegalnym operacjom w sektorze morskim prowadzonym przez ciemną flotę bądź flotę cieni. W znowelizowanych wytycznych Komitetu Prawnego IMO (LEG.1/Circ.16, czerwiec 2024 r.) określono zaktualizowane normy uznawania certyfikatów ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej i walidacji podmiotów udzielających zabezpieczeń finansowych, w tym klubów P&I, natomiast rezolucje Zgromadzenia dotyczące funduszu i funduszu dodatkowego z 1992 r. (odpowiednio rezolucje nr 14 i nr 6, listopad 2024 r.) wzmacniają międzynarodowy system odpowiedzialności i odszkodowań ustanowiony na mocy konwencji o odpowiedzialności cywilnej z 1992 r., konwencji o funduszu z 1992 r. i protokołu w sprawie funduszu dodatkowego. Aby zapewnić zgodność z tymi normami międzynarodowymi i skutecznie przeciwdziałać pojawiającym się zagrożeniom, konieczna jest aktualizacja dyrektywy 2002/59/WE w celu odzwierciedlenia tych zmian.
- (9) Aby zwiększyć bezpieczeństwo morskie/gotowość do zwalczania zanieczyszczeń oraz umożliwić państwom nadbrzeżnym skuteczne monitorowanie ruchu morskiego, w szczególności statków przewożących niebezpieczne lub zanieczyszczające ładunki, np. ropę naftową, IMO ustanowiła kilka systemów obowiązkowego zgłaszania statków (MSR). Systemy te mają na celu ułatwienie wymiany istotnych informacji związanych z przemieszczaniem się statków i ładunkami, zapewniając szybkie informowanie właściwych organów. W Unii informacje te są przekazywane za pośrednictwem krajowych systemów sprawozdawczości połączonych z unijnym systemem wymiany informacji morskich (SafeSeaNet). W pkt 4 załącznika I do dyrektywy 2002/59/WE określono rodzaj informacji, jakie mają być przekazywane organom przez statki za pośrednictwem odpowiednich systemów zgłaszania. Aby sprostać zmieniającym się potrzebom operacyjnym i potrzebom w zakresie bezpieczeństwa, konieczna jest zmiana tego załącznika w celu uwzględnienia nowych informacji, a w szczególności certyfikatów ubezpieczenia, uznanych za niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i skutecznego reagowania kryzysowego.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2002/59/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W pkt 4 załącznika I do dyrektywy 2002/59/WE ppkt X otrzymuje brzmienie:

„X. informacje różne:

- właściwości i szacunkowa ilość paliwa bunkrowego dla statków o nośności powyżej 1 000 ton brutto,
- status nawigacyjny,
- co najmniej jeden certyfikat ubezpieczenia wydany przez ubezpieczyciela i przewożony na pokładzie statku, stanowiący dowód istnienia ubezpieczenia od roszczeń morskich zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/20/WE, jak również certyfikaty ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wydane zgodnie z:
 - Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1992 r. ze zmianami (konwencja o odpowiedzialności cywilnej z 1992 r.),
 - Międzynarodową konwencją o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. (konwencja o olejach bunkrowych z 2001 r.), oraz
 - Międzynarodową konwencją o usuwaniu wraków z 2007 r.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej w ciągu 6 (sześciu) miesięcy, przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia następującego po dniu ich przyjęcia.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 lutego 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN