

Bruksela, 8 marca 2017 r.
(OR. en)

6937/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0171 (COD)

MAR 50
CODEC 313

NOTA DO PUNKTU A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	6195/17 MAR 36 CODEC 199
Nr dok. Kom.:	9964/16 MAR 161 CODEC 847
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich – Podejście ogólne

KONTEKST I CEL WNIOSKU

1. W dniu 7 czerwca 2016 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Wniosek ten stanowi część szerszego przeglądu unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich, w związku z „kontrolą sprawności” prowadzoną przez Komisję.¹

¹ „REFIT – Korekta kursu: kontrola sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich”, dok. 13230/15 + ADD 1 i 2.

3. Komisja proponuje zmianę dyrektywy Rady 98/41/WE² w celu uaktualnienia, wyjaśnienia i uproszczenia istniejących wymogów dotyczących liczenia i rejestracji pasażerów i członków załogi na pokładzie statków pasażerskich przy jednoczesnym podwyższeniu poziomu bezpieczeństwa.
4. Główny cel dyrektywy 98/41/WE jest dwójaki: ułatwienie operacji poszukiwawczo-ratowniczych oraz umożliwienie natychmiastowych działań następnych.
5. Główną zmianą w stosunku do obecnie obowiązującej dyrektywy jest digitalizacja, tj. zamiast przechowywania danych przez armatora, zostaną one przekazane do morskiego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE Parlamentu Europejskiego i Rady³.

PRACE NA FORUM RADY

6. Komisja przedstawiła ustnie przegląd przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich na posiedzeniu Rady ds. Transportu w dniu 7 czerwca 2016 r.
7. Po pierwszej analizie wniosku przeprowadzonej jesienią 2016 r. przez Grupę Roboczą ds. Żeglugi, w dniu 1 grudnia 2016 r. przedstawiono Radzie ds. Transportu sprawozdanie z postępu prac.
8. Grupa Robocza ds. Żeglugi kontynuowała analizę wniosku na kilku posiedzeniach w styczniu i lutym 2017 roku i osiągnęła porozumienie w sprawie poprawek do wniosku Komisji. Są wśród nich:
 - doprecyzowanie definicji „wyznaczonego organu”;
 - dalsze sprecyzowanie, że dyrektywa nie ma zastosowania do statków żeglugi śródlądowej ani do jachtów i jednostek wycieczkowych;

² Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

- przyznanie państwom członkowskim większej swobody odnośnie do przekazywania liczby osób znajdujących się na pokładzie za pomocą „odpowiednich środków technicznych” – według ich uznania: w pojedynczym punkcie kontaktowym lub za pomocą systemu automatycznej identyfikacji;
- ponadto podczas dziesięcioletniego okresu przejściowego państwa członkowskie mogą nadal stosować obecny system przekazywania liczby osób znajdujących się na pokładzie i zarejestrowanych danych osobowych pracownikowi ds. rejestracji pasażerów wyznaczonemu przez armatora lub do umiejscowionego na łodzi systemu armatora; w tym kontekście prezydencja odnotowuje, że pierwotnie zaproponowała siedmioletni okres przejściowy;
- możliwość zwolnienia przez państwa członkowskie, pod pewnymi warunkami i na czas nieokreślony, regularnych usług trwających mniej niż jedną godzinę z obowiązku przekazywania liczby osób znajdujących się na pokładzie do pojedynczego punktu kontaktowego; ponadto wprowadzono szczegółowe zwolnienie geograficzne dla Niemiec (wyspa Helgoland) oraz Danii i Szwecji (wyspa Bornholm) w zakresie gromadzenia i sprawozdawczości danych osobowych podczas rejsów z i do tych wysp;
- stosowanie aktów wykonawczych, a nie aktów delegowanych, w przypadku decyzji państw członkowskich o przyznaniu zwolnienia;
- sprecyzowanie maksymalnego okresu zatrzymywania danych osobowych (60 dni);
- ustalenie okresu siedmiu lat w odniesieniu do uprawnień Komisji do przyjmowania aktów delegowanych;
- przedłużenie okresu przewidzianego na transpozycję dyrektywy do 36 miesięcy (zamiast 12) oraz odstępstwo od obowiązku transpozycji dyrektywy w odniesieniu do państw członkowskich, które nie mają portów morskich ani statków pływających pod ich banderą.

9. W dniu 8 marca 2017 r. Komitet Stałych Przedstawicieli osiągnął porozumienie w sprawie tekstu bez żadnych poprawek.

10. W swoich obradach organy przygotowawcze Rady uwzględniły uwagi formalne Europejskiego Inspektora Ochrony Danych⁴.
11. Warto zauważyć, że wnioskowi nie towarzyszyła ocena skutków. Jednakże na forum Grupy Roboczej ds. Żeglugi w październiku 2015 r. zostało przedstawione i omówione sprawozdanie Komisji w ramach REFIT. Ponadto do wniosku Komisji został dołączony plan wdrażania i zarys propozycji uproszczeń⁵

PRACE NA FORUM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

12. W dniu 1 sierpnia 2016 r. Komisja Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim mianowała sprawozdawcą Izaskun Bilbao Barandikę (ALDE–Hiszpania). Projekt sprawozdania został opublikowany w dniu 3 lutego 2017 r.

STANOWISKO KOMISJI

13. Komisja podtrzymuje na tym etapie procedury ogólne zastrzeżenie do wszelkich zmian w jej wniosku, w oczekiwaniu na stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu. Ponadto Komisja zastrzega swoje stanowisko odnośnie do trzech szczególnych aspektów wniosku: 1) w sprawie długiego okresu przejściowego wynoszącego dziesięć lat, który jej zdaniem nie może być uzasadniony ani z punktu widzenia bezpieczeństwa, ani z punktu widzenia operacyjnego, szczególnie w świetle postępu technicznego w ostatnich 20 latach i stosowania dyrektywy 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych; 2) w sprawie szczegółowego zwolnienia, na podstawie przesłanek geograficznych, w odniesieniu do rejsów do wysp Helgoland i Bornholm oraz z tych wysp; oraz 3) w sprawie możliwości odstąpienia od obowiązku transpozycji dyrektywy przez państwa członkowskie nieposiadające portów morskich ani statków pływających pod ich banderą.

PODSUMOWANIE

14. Wzywa się Radę, by przeanalizowała tekst przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania z myślą o wypracowaniu podejścia ogólnego.

⁴ Dok. 15533/16.

⁵ Dok. 9964/16 ADD 1 i ADD 2.

2016/0171 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,⁶

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

⁶ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 172.

- (1) Dokładne i terminowe informacje o liczbie lub o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku mają podstawowe znaczenie dla przygotowania i skuteczności działań poszukiwawczo-ratowniczych. W razie wypadku na morzu pełna i całkowita współpraca między właściwymi organami krajowymi zainteresowanego państwa lub państw, armatorem statku oraz ich przedstawicielami może w znacznym stopniu przyczynić się do skuteczności działań podejmowanych przez właściwe organy. Niektóre aspekty tej współpracy reguluje dyrektywa Rady 98/41/WE⁷.
- (2) Wyniki kontroli sprawności w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)⁸ oraz doświadczenia w zakresie wdrażania dyrektywy 98/41/WE wykazały, że informacje o osobach znajdujących się na pokładzie nie zawsze są łatwo dostępne dla właściwych organów. W związku z tym obecne wymogi dyrektywy 98/41/WE powinny zostać dostosowane do wymogów przekazywania danych drogą elektroniczną, dzięki czemu wymogi te staną się skuteczniejsze. Cyfryzacja pozwoli także na łatwiejszy dostęp do informacji dotyczących znacznej liczby pasażerów w sytuacjach wyjątkowych lub w następstwie wypadku na morzu.
- (3) W ciągu ostatnich 17 lat odnotowano znaczny postęp techniczny w dziedzinie środków komunikacji i przechowywania danych na temat ruchu statków. Wzdłuż wybrzeży europejskich utworzono szereg obowiązkowych systemów informujących o ruchu statków, zgodnie ze stosownymi przepisami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Prawo unijne i krajowe zapewnia, by statki przestrzegały wymogów w zakresie sprawozdawczości obowiązujących w odniesieniu do tych systemów.

⁷ Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

⁸ COM(2015) 508.

- (4) Gromadzenie, przekazywanie i wymiana danych dotyczących statków zostały umożliwione, uproszczone i zharmonizowane w ramach krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE⁹, oraz unijnego systemu wymiany informacji morskiej (SafeSeaNet), o którym mowa w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie wymagane dyrektywą 98/41/WE należy zatem rejestrować w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym, który umożliwia właściwemu organowi łatwy dostęp do danych w sytuacji wyjątkowej lub w razie wypadku. Liczbę osób na pokładzie należy zgłaszać w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym za pomocą odpowiednich środków technicznych, których wybór pozostawiono w gestii państw członkowskich lub, alternatywnie, wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.
- (4a) Dla ułatwienia dostarczania i wymiany informacji przekazywanych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane formalności sprawozdawcze ustanowione dyrektywą 2010/65/UE. W razie wypadku mającego wpływ na więcej niż jedno państwo członkowskie, państwa członkowskie powinny udostępniać te informacje pozostałym państwom członkowskim za pośrednictwem systemu SafeSeaNet.
- (4b) Aby przewidzieć odpowiedni okres dla państw członkowskich na dodanie nowych funkcji w krajowych pojedynczych punktach kontaktowych, należy przewidzieć okres przejściowy, podczas którego państwa członkowskie mają możliwość utrzymania obecnego systemu rejestracji osób znajdujących się na pokładzie statków pasażerskich.

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

¹⁰ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

- (5) Państwa członkowskie powinny zachęcać operatorów, w szczególności mniejszych operatorów, do korzystania z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego. Jednakże w celu zapewnienia zgodności z zasadą proporcjonalności państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia, na określonych warunkach, mniejszych operatorów, którzy nie korzystają jeszcze z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego i którzy obsługują głównie krótkie rejsy krajowe krótsze niż 60 minut, z obowiązku zgłaszania liczby w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym.
- (5a) Ze względu na szczególne położenie geograficzne i charakter połączeń transportowych między kontynentem a wyspami Helgoland i Bornholm, Niemcy, Dania i Szwecja powinny mieć możliwość zwolnienia statków pasażerskich na tych trasach z obowiązku zgłaszania zgodnie z niniejszą dyrektywą wykazu osób znajdujących się na pokładzie.
- (5b) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość utrzymania istniejących możliwości obniżenia progu 20 mil morskich do celów rejestracji i zgłaszania wykazu osób znajdujących się na pokładzie. Mogłoby to obejmować rejsy, w których statki pasażerskie przewożące wielu pasażerów zawijają do kolejnych portów odległych od siebie o mniej niż 20 mil w trakcie jednego dłuższego rejsu. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny mieć możliwość obniżenia progu 20 mil morskich, tak aby można było rejestrować informacje wymagane zgodnie z niniejszą dyrektywą odnośnie do pasażerów, którzy znaleźli się na pokładzie w pierwszym porcie lub w portach pośrednich.
- (6) W celu uspokojenia krewnych w razie wypadku i uniknięcia niepotrzebnych opóźnień w zakresie pomocy konsularnej oraz innych usług przekazywane dane powinny zawierać informacje dotyczące przynależności państwowej osób znajdujących się na pokładzie. Wykaz wymaganych danych w odniesieniu do rejsów wykraczających poza obszar 20 mil powinien zostać uproszczony, doprecyzowany i dostosowany w miarę możliwości do wymogów dotyczących sprawozdawczości w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym.
- (7) Biorąc pod uwagę dostępność elektronicznej rejestracji danych oraz fakt, że dane osobowe należy w każdym przypadku gromadzić przed odpłynięciem statku, trzydziestominutowe opóźnienie przewidziane obecnie w dyrektywie 98/41/WE należy uznać za maksymalne.

- (8) W celu zwiększenia jasności prawa i spójności z odpowiednimi przepisami Unii, a w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹¹, należy zaktualizować lub usunąć szereg nieaktualnych, niejasnych i dezorientujących odniesień. Definicję „statku pasażerskiego” należy dostosować do innych przepisów unijnych przy jednoczesnym utrzymaniu zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. Definicję „chronionego obszaru morskiego” należy skreślić i należy dostosować to pojęcie do dyrektywy 2009/45/WE w odniesieniu do zwolnień zgodnie z niniejszą dyrektywą przy zapewnieniu obecności placówek poszukiwawczo-ratowniczych w pobliżu. Definicję „pracownika ds. rejestracji pasażerów” należy zmienić w celu uwzględnienia nowych obowiązków, które nie obejmują już aktualizowania informacji. Definicja „wyznaczonego organu” powinna obejmować właściwe organy mające bezpośredni lub pośredni dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy. Należy skreślić odpowiednie wymogi w odniesieniu do prowadzonych przez armatora systemów rejestracji pasażerów.
- (8a) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do jachtów rekreacyjnych ani do rekreacyjnych jednostek pływających. W szczególności niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do jachtów rekreacyjnych ani do rekreacyjnych jednostek pływających, jeżeli są one czarterowane bez załogi, a następnie nie są użytkowane handlowo do celów przewozu pasażerów.
- (9) Państwa członkowskie powinny być nadal odpowiedzialne za zapewnianie zgodności z wymogami w zakresie rejestracji danych zgodnie z dyrektywą 98/41/WE, mianowicie w odniesieniu do dokładności i terminowości rejestracji danych. By zapewnić spójność informacji, można by przeprowadzać kontrole wyrywkowe.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- (10) W zakresie, w jakim środki wymagają przetwarzania danych osobowych, należy je stosować zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych¹². W szczególności, i bez uszczerbku dla innych zobowiązań prawnych zgodnie z przepisami o ochronie danych, dane osobowe gromadzone zgodnie z dyrektywą 98/41/WE nie powinny być przetwarzane ani wykorzystywane w żadnym innym celu i nie należy ich przechowywać dłużej, niż to konieczne do celów dyrektywy 98/41/WE. Odpowiednie wytyczne ustanowione w celu zapewnienia zgodności z odnośnymi przepisami UE, a w szczególności z dyrektywami 2002/59/WE i 2010/65/UE, powinny zostać poddane przeglądowi w celu uwzględnienia niniejszej dyrektywy.
- (11) Ze względu na zasadę proporcjonalności i uwzględniając fakt, że dostarczanie prawdziwych informacji leży w najlepiej pojętym interesie pasażerów, obecnie stosowany sposób gromadzenia danych osobowych na podstawie deklaracji własnych pasażerów jest wystarczający do celów dyrektywy 98/41/WE. Jednocześnie elektroniczny sposób rejestracji i weryfikacji danych powinien gwarantować, że niepowtarzalne informacje są rejestrowane w odniesieniu do każdej osoby znajdującej się na pokładzie.
- (12) W celu zwiększenia przejrzystości i ułatwienia zgłaszania przez państwa członkowskie zwolnień i wniosków o przyznanie odstępstwa Komisja powinna utworzyć i prowadzić odnośną bazę danych. Baza ta powinna obejmować zgłoszone środki w formie projektów i przyjętych aktów.
- (13) Z uwagi na zmiany wprowadzone na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy odpowiednio zaktualizować uprawnienia przyznane Komisji w celu wykonania dyrektywy 98/41/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹³.

¹² W szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1) oraz rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (14) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym, a także w celu zwiększenia przejrzystości, Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do niestosowania, w razie potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy, zmian instrumentów międzynarodowych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. Aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jednakowe zasady udziału w przygotowywaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą regularnie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (15) Biorąc pod uwagę pełny cykl wizytacji Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja powinna ocenić wdrożenie dyrektywy 98/41/WE nie później niż [siedem lat po dacie określonej w art. 3 ust. 1 akapit drugi] i złożyć w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu zgromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia tej oceny.
- (16) W celu uwzględnienia zmian wprowadzonych do dyrektywy 98/41/WE informacje o osobach znajdujących się na pokładzie należy włączyć do wykazu formalności sprawozdawczych określonych w części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE.
- (16a) Dla państwa członkowskiego, które nie ma na swoim terytorium ani portów morskich, ani statków lub jednostek pływających pod jego banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, konieczność transpozycji niniejszej dyrektywy byłaby nieproporcjonalnym i zbędnym obowiązkiem.
- (17) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 98/41/WE i 2010/65/UE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Zmiany w dyrektywie 98/41/WE

W dyrektywie 98/41/WE wprowadza się następujące zmiany:

(1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– »statek pasażerski« oznacza statek lub szybką jednostkę przewożące więcej niż 12 pasażerów,”;

b) tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„– »pracownik ds. rejestracji pasażerów« oznacza osobę wyznaczoną przez armatora w celu spełnienia obowiązków wynikających z kodeksu ISM, w odpowiednich przypadkach, lub inną osobę wyznaczoną przez armatora jako osobę odpowiedzialną za przekazywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim armatora,”;

ba) tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„– »wyznaczony organ« oznacza właściwy organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za operacje poszukiwawczo-ratownicze lub zajmujący się następstwami wypadku, posiadający dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy,”;

c) skreśla się tiret dziewiąte;

d) w tiret dziesiątym zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„– »regularna obsługa« oznacza serię rejsów statków organizowanych w taki sposób, aby obsługiwać ruch między tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez przystanków pośrednich,”;

e) tiret jedenaste otrzymuje brzmienie:

„– »państwo trzecie« oznacza państwo, które nie jest państwem członkowskim,”;

f) dodaje się tiret dwunaste w brzmieniu:

„– »obszar portowy« oznacza obszar zdefiniowany w art. 2 lit. r) dyrektywy 2009/45/WE,”;

fa) dodaje się tiret trzynaste w brzmieniu:

„– »śródlądowa droga wodna« oznacza śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 *,

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylającą dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).”;

g) dodaje się tiret czternaste w brzmieniu:

„– »jacht rekreacyjny lub rekreacyjna jednostka pływająca« oznacza statek nieprowadzący działalności gospodarczej, niezależnie od rodzaju napędu.”;

(2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa stosuje się do statków pasażerskich, z wyjątkiem:

- okrętów wojennych i transportowców,
- jachtów rekreacyjnych i rekreacyjnych jednostek pływających,
- statków pasażerskich żeglujących wyłącznie w obrębie obszarów portowych lub po śródlądowych drogach wodnych.”;

(3) art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

- „2. Przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski kapitanowi podaje się za pomocą odpowiednich środków technicznych liczbę osób znajdujących się na pokładzie statku pasażerskiego i zgłasza się ją w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE* lub, jeżeli dane państwo członkowskie tak postanowi, wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

W okresie przejściowym [10 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] państwa członkowskie mogą zezwalać na przekazywanie informacji w dalszym ciągu pracownikowi ds. rejestracji pasażerów wyznaczonemu przez armatora lub do prowadzonego przez armatora umiejscowionego na łądzie systemu, który spełnia te samą funkcję, zamiast zgłaszania ich w pojedynczym punkcie kontaktowym lub wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).”;

(4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

1. Następujące informacje są rejestrowane w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich wypływających z portu położonego w państwie członkowskim w celu odbycia rejsu, jeżeli odległość pokonana od miejsca wypłynięcia do następnego portu przekracza 20 mil:

- nazwiska osób znajdujących się na pokładzie,
- ich imiona,
- ich płeć,
- ich przynależność państwowa,
- ich data urodzenia,
- na wniosek pasażera, informacje na temat szczególnych potrzeb opieki lub pomocy w sytuacjach wyjątkowych.

2. Informacje te są gromadzone przed wypłynięciem i zgłaszane w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE po wypłynięciu statku pasażerskiego, lecz w żadnym przypadku nie później niż w ciągu trzydziestu minut po wypłynięciu.

2a. W okresie przejściowym [10 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] państwa członkowskie mogą zezwalać na przekazywanie informacji w dalszym ciągu pracownikowi ds. rejestracji pasażerów wyznaczonemu przez armatora lub do prowadzonego przez armatora umiejscowionego na lądzie systemu, który spełnia te samą funkcję, zamiast zgłaszania ich w pojedynczym punkcie kontaktowym.

3. Bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych zgodnych z przepisami o ochronie danych – danych osobowych gromadzonych do celów niniejszej dyrektywy nie można przetwarzać ani wykorzystywać w żadnym innym celu.”;

(5) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W odniesieniu do każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który wypływa w rejs z portu położonego poza terytorium Unii do portu znajdującego się w państwie członkowskim, dane państwo członkowskie wymaga, aby armator zapewnił dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1 zgodnie z art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2.”;

- (6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Każdy armator odpowiedzialny za eksploatację statku pasażerskiego, tam gdzie jest to wymagane na podstawie art. 4 i 5 niniejszej dyrektywy, mianuje pracownika ds. rejestracji pasażerów odpowiedzialnego za zgłaszanie informacji, o których mowa w tych przepisach, w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE lub wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 nie mogą być przechowywane przez armatora przez okres dłuższy, niż to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, czyli do momentu, w którym rejs danego statku zostanie pomyślnie ukończony, a dane zostaną zarejestrowane w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE. Bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych, gdy informacje nie są już potrzebne do tego celu, zostają one zniszczone.

Każdy armator zapewnia, aby informacje dotyczące pasażerów, którzy wymagają szczególnej troski lub pomocy w sytuacjach wyjątkowych, były w odpowiedni sposób rejestrowane i przed wypłynięciem statku pasażerskiego przekazywane kapitanowi.”;

- (7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

– skreśla się lit. a);

– lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

- „b) Państwo członkowskie portu, z którego wypływa statek, może zwolnić statki pasażerskie, z wyjątkiem jednostek szybkich, wykonujące – wyłącznie w rejonie morskim D wymienionym zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, w pobliżu którego znajdują się placówki poszukiwawczo-ratownicze – regularne usługi trwające mniej niż jedna godzina od zawinięcia do poszczególnych portów, z obowiązku zgłaszania w pojedynczym punkcie kontaktowym, ustanowionym zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE, liczby osób znajdujących się na pokładzie.
- c) Państwo członkowskie może zwolnić z obowiązków określonych w art. 5 statki pasażerskie pływające – wyłącznie w rejonie morskim D wymienionym zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, w pobliżu którego znajdują się placówki poszukiwawczo-ratownicze – między dwoma portami lub z tego samego i do tego samego portu bez przystanków pośrednich.”;

– dodaje się lit. d) w brzmieniu:

- „d) Niemcy mogą zwolnić rejsy statków pasażerskich odbywających podróżę do i z wyspy Helgoland, a Dania i Szwecja mogą zwolnić rejsy statków pasażerskich odbywających podróżę do i z wyspy Bornholm, z obowiązków przewidzianych w art. 5 ust. 2.”;

b) w ust. 3 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję o swojej decyzji o zwolnieniu z obowiązków określonych w art. 5, podając jej merytoryczne powody. Powiadomienia dokonuje się za pomocą bazy danych utworzonej i prowadzonej w tym celu przez Komisję. W drodze aktów wykonawczych Komisja podejmuje decyzję w sprawie warunków dostępu do tej bazy danych. Wspomniane akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2;

b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego powiadomienia Komisja stwierdzi, że zwolnienie to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może ona, w drodze aktów wykonawczych, zażądać, aby państwo członkowskie zmieniło lub cofnęło swoją decyzję. Wspomniane akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

c) ust. 4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wniosek jest składany do Komisji za pomocą bazy danych, o której mowa w ust. 3. Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego wniosku Komisja stwierdzi, że odstępstwo to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może ona, w drodze aktów wykonawczych, zażądać, aby państwo członkowskie zmieniło swoją decyzję lub nie przyjmowało jej. Wspomniane akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

(8) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Państwa członkowskie zapewniają, by armatorzy mieli procedurę rejestracji danych gwarantującą, że informacje wymagane niniejszą dyrektywą są zgłaszane w sposób dokładny i terminowy.

Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który będzie mieć dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie zapewniają, aby w sytuacji wyjątkowej lub w następstwie wypadku taki wyznaczony organ miał bezpośredni dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 nie mogą być przechowywane przez państwa członkowskie przez okres dłuższy, niż to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, czyli:

- a) aż do momentu bezpiecznego ukończenia przedmiotowego rejsu, ale w każdym przypadku nie dłużej niż 60 dni po wypłynięciu statku; lub
- b) w sytuacji wyjątkowej lub w następstwie wypadku – do zakończenia ewentualnego dochodzenia lub postępowania sądowego.

Bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych, gdy informacje nie są już potrzebne do tych celów, zostają one zniszczone.”;

(9) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

- 1. Do celów niniejszej dyrektywy wymagane dane są gromadzone i rejestrowane w sposób pozwalający uniknąć nieuzasadnionej zwłoki przy zaokrętowaniu lub wyokrętowaniu pasażerów statku.
- 2. Należy unikać mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach.”;

(10) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

W wyjątkowych okolicznościach, gdy jest to należycie uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 12a, aktów delegowanych zmieniających niniejszą dyrektywę, tak aby do celów niniejszej dyrektywy nie stosować zmiany w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2.”;

(11) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia [data wejścia w życie]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem powyższego okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez wszystkie państwa członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.
7. Akt delegowany zmieniający niniejszą dyrektywę w celu niestosowania, do celów niniejszej dyrektywy, zmian do instrumentów międzynarodowych zgodnie z art. 12 przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia odnośnej zmiany lub przewidzianej daty wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub zastosowania zmiany do danego instrumentu międzynarodowego.”;

(12) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

- b) skreśla się ust. 3;

(13) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Komisja dokonuje oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawia wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż [siedem lat po dacie określonej w art. 3 ust. 1 akapit drugi].”.

Artykuł 2

Zmiany załącznika do dyrektywy 2010/65/UE

W części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE dodaje się punkt 7 w brzmieniu:

„7. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie

Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty, art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2 (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).”.

Artykuł 3

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [36 miesięcy od daty wejścia w życie] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [36 miesięcy po wejściu w życie] r.

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.

2a. W drodze odstępstwa od ust. 1 państwo członkowskie nie jest zobowiązane do transpozycji dyrektywy, jeżeli na jego terytorium nie ma żadnych portów morskich i nie ma ono statków ani jednostek pływających pod jego banderą, które są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. Takie państwo członkowskie może nie pozwalać statkom ani jednostkom, które są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod jego banderą do czasu, gdy nie dokona ono transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy.

Każde państwo członkowskie, które ma zamiar skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia o tym Komisję najpóźniej w dniu [Dz.U.: proszę wstawić datę transpozycji niniejszej dyrektywy]. Każdą kolejną zmianę również przekazuje się Komisji.

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący
