

Bruksela, 7 czerwca 2016 r.
(OR. en)

9964/16

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0171 (COD)

MAR 161
CODEC 847

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	7 czerwca 2016 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2016) 370 final
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 zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2016) 370 final.

Załącznik: COM(2016) 370 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.6.2016 r.
COM(2016) 370 final

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

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1 Przyczyny i cele wniosku

Zgodnie z duchem realizowanego przez Komisję programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz Programu lepszego stanowienia prawa, a także jako element bezpośredniej reakcji na wyniki kontroli skuteczności unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich¹, Komisja przedstawia zestaw propozycji, których celem jest wprowadzenie w życie wskazanych możliwości uproszczenia.

Celem tej zmiany jest uproszczenie i uporządkowanie istniejących unijnych ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich, tak aby (i) utrzymać przepisy unijne, w przypadkach gdy są potrzebne i proporcjonalne; (ii) zapewnić ich właściwe stosowanie; oraz (iii) wyeliminować potencjalne nakładanie się obowiązków oraz występowanie niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Nadrzędnym celem jest stworzenie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które byłyby łatwiejsze do stosowania, monitorowania i egzekwowania i zwiększyły tym samym ogólny poziom bezpieczeństwa.

Dyrektywa Rady 98/41/WE² przewiduje liczenie i rejestrację pasażerów i członków załogi na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów UE lub z tych portów. Ma ona również na celu zagwarantowanie, że bezpieczeństwo pasażerów nie będzie zagrożone przez przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej liczby osób na pokładzie oraz że działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzone w następstwie wypadku będą skuteczne.

Dyrektywa 98/41/WE stanowiła pierwszy unijny akt prawny dotyczący informacji o osobach znajdujących się na pokładzie. Po 1998 r. weszły jednak w życie inne unijne akty prawne oraz konwencje międzynarodowe dotyczące podobnych kwestii, a także opracowano nowe rozwiązania i systemy technologiczne. Doprowadziło to do powstania coraz bardziej złożonych i nakładających się na siebie przepisów prawnych dotyczących liczenia, rejestrowania i zgłaszania osób na pokładzie.

Chociaż skuteczne działania poszukiwawczo-ratownicze wymagają natychmiastowego dostępu do dokładnych danych dotyczących osób znajdujących się na pokładzie, w praktyce nie zawsze było to możliwe. Zgodnie z obowiązującymi wymogami informacje te należy przechowywać w systemie armatora i powinny one być w każdej chwili łatwo dostępne w celu przekazania ich właściwemu organowi odpowiedzialnemu za działania poszukiwawczo-ratownicze. Ten pochodzący z 1998 r. wymóg nie uwzględnia opracowania systemów takich jak SafeSeaNet³ i krajowy pojedynczy punkt kontaktowy⁴, a zgodnie z tym wymogiem

¹ Jej wyniki zostały przedstawione Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w dniu 16 października 2015 r. (COM(2015)508).

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 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).

właściwy organ krajowy kontaktuje się z armatorem w razie sytuacji wyjątkowej. Ponadto zarejestrowane dane nie zawsze zawierają informacje na temat obywatelstwa (tzn. oprócz nazwiska, wieku i płci), co utrudnia pomoc udzielaną ofiarom i ich krewnym.

W związku z powyższym przewoźnicy, którzy już przekazują takie dane do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, są objęci obowiązkiem podwójnej sprawozdawczości. Zostało to wskazane przez te państwa członkowskie, które w praktyce już wykorzystują dyrektywę 2002/59/WE do wypełnienia swoich obowiązków wynikających z dyrektywy 98/41/WE. Ponadto doświadczenie z wykonania ujawniło szereg niejednoznacznych definicji i dość skomplikowanych wymogów, które powodują, że stosowanie niektórych przepisów trudno jest monitorować i egzekwować.

Dlatego proponuje się uaktualnienie, wyjaśnienie i uproszczenie istniejących wymogów dotyczących liczenia i rejestracji pasażerów i członków załogi na pokładzie statków pasażerskich przy jednoczesnym podwyższeniu poziomu bezpieczeństwa, jaki one zapewniają. Jest to całkowicie zgodne z założeniami programu Komisji REFIT i ma na celu wykorzystanie potencjału cyfrowego w zakresie rejestrowania, przekazywania, udostępniania i ochrony danych.

Wniosek zmienia odpowiednie definicje i wymogi dyrektywy 98/41/WE.

1.2 Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Wniosek jest w pełni zgodny z wnioskami w sprawie uproszczeń zmieniającymi dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE⁵ oraz nową dyrektywą zastępującą dyrektywę Rady 1999/35/WE⁶. Wniosek jest w pełni zgodny z zaleceniami kontroli sprawności i białą księgą z 2011 r. w sprawie przyszłości transportu⁷, w której uznano potrzebę zmodernizowania obecnych unijnych ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich.

1.3 Spójność z innymi politykami Unii

Wniosek stanowi element realizacji przyjętego przez Komisję Programu lepszego stanowienia prawa poprzez zapewnienie, że obowiązujące przepisy są jasne i proste; wniosek nie tworzy zbędnych obciążeń i nadąża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Wniosek stanowi również realizację celów strategii dotyczącej transportu morskiego⁸ do 2018 r. poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług promowych w regularnym wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1).

⁷ Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM/2011/0144).

⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (COM/2009/0008).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

2.1 Podstawa prawna

Z uwagi na fakt, że niniejszy wniosek dotyczy zastąpienia dyrektywy, podstawą prawną pozostaje art. 100 ust. 2 TFUE (dawny art. 80 ust. 2 TWE) ustanawiający środki w dziedzinie transportu morskiego.

2.2 Pomocniczość

Na żądanie państw członkowskich⁹ unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa statków pasażerskich są w dużej mierze wzorowane na wymogach międzynarodowych i kształtowane zgodnie z nimi; stanowią także reakcję na szereg poważnych wypadków. Chociaż wymogi dotyczące informacji o pasażerach zostały przyjęte na szczeblu międzynarodowym, nie stało się tak w przypadku statków pasażerskich wykonujących rejsy krajowe.

Wniosek gwarantuje wspólne i spójne stosowanie wymogów dotyczących rejestracji ustanowionych dyrektywą 98/41/WE dla wszystkich statków płynących do portów UE lub z tych portów, czego nie można by osiągnąć w drodze jednostronnego działania na szczeblu państw członkowskich. Wniosek gwarantuje, że dyrektywa 98/41/WE nadaża za postępem prawnym i technologicznym, a tym samym nadal zwiększa bezpieczeństwo i ułatwia działania poszukiwawczo-ratownicze w razie wypadku.

Wniosek gwarantuje także, że wszyscy przewoźnicy konkurują ze sobą nadal na równych warunkach na wodach UE, niezależnie od ich obywatelstwa lub bandery, pod jaką pływają ich statki i załoga, oraz bez rozróżnienia między rejsami międzynarodowymi i krajowymi. Jednocześnie we wniosku wyjaśniono warunki dokonywania odstępstw od wymogów dyrektywy 98/41/WE, jeżeli wymagają tego miejscowe warunki działalności.

2.3 Proporcjonalność

W świetle najnowszych zmian technologicznych i prawnych wniosek mający na celu usunięcie przestarzałych wymogów, wyeliminowanie przypadków nakładania się przepisów i doprecyzowanie niejednoznacznych wymogów uważa się za jedyne proporcjonalne i spójne rozwiązanie. Gwarantuje on, że obecny wysoki poziom bezpieczeństwa zostanie utrzymany i zwiększony dzięki zastosowaniu środków elektronicznego przesyłania danych.

W szczególności wymóg rejestrowania informacji dotyczących osób znajdujących się na pokładzie w istniejącym systemie elektronicznym (który w sytuacji wyjątkowej umożliwia właściwym organom natychmiastowy dostęp do danych) uznaje się za krok naprzód w porównaniu z obecnym poziomem bezpieczeństwa, przy czym nie powoduje on znacznych kosztów dla przewoźników bądź organów administracji krajowej.

W związku z tym okazało się, że wymóg zatwierdzania systemów rejestracji pasażerów powoduje znaczące obciążenie pracą niektórych administracji krajowych. Takie obciążenie pracą oraz wynikające z niego koszty oceniono jako zdecydowanie nadmierne, zwłaszcza w stosunku do wąskiego zakresu wymogu, biorąc pod uwagę jego częściowe pokrywanie się z kodeksem ISM oraz trudności ze zweryfikowaniem zgody w przypadku braku świadectw. Należy znieść wymóg prowadzenia przez armatorów systemów rejestracji pasażerów i skupić

⁹ Rezolucja Rady z dnia 22 grudnia 1994 r. w sprawie bezpieczeństwa promów pasażerskich typu ro-ro, (94/C 379/05), Dz.U. C 379 z 31.12.1994, s. 8.

się na efektywności rejestracji, tj. dokładności i terminowości rejestrowania danych w istniejących systemach elektronicznych.

Doświadczenie dowiodło także, że niezwykle ważna na bardzo wczesnym etapie fazy powypadkowej jest nie tylko znajomość liczby i wykazu osób znajdujących się na pokładzie, ale także ich obywatelstwa. W związku z powyższym proponuje się rejestrowanie takich informacji na podstawie oświadczenia własnego pasażerów, jak ma to obecnie miejsce w przypadku innych informacji. Zagwarantuje to, że przewoźnicy, którzy obecnie nie rejestrują takich informacji, nie poniosą w ogóle kosztów takiego dodatkowego wprowadzenia danych lub że koszty te będą znikome.

2.4 Wybór instrumentu

Zgodnie z zasadą proporcjonalności dyrektywa nadal uważana jest za najbardziej odpowiednią formę do osiągnięcia założonych celów. Określa ona wspólne zasady i ujednolicony poziom bezpieczeństwa, zapewnia egzekwowanie przepisów, lecz wybór stosowanych procedur praktycznych i technicznych pozostawia poszczególnym państwom członkowskim. W ten sposób pozostawia ona każdemu państwu członkowskiemu odpowiedzialność w zakresie decyzji dotyczącej instrumentów wdrażania, które są najlepiej dostosowane do jego systemu wewnętrznego.

W związku z tym za najodpowiedniejsze rozwiązanie prawne uznano wniosek zmieniający dyrektywę 98/41/WE. Alternatywne rozwiązanie wniosku dotyczącego nowej dyrektywy odrzucono ze względu na ograniczoną liczbę wyraźnie określonych zmian do obowiązującej dyrektywy.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

3.1 Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Kontrola sprawności wykazała, że kluczowe cele unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich odnoszące się do bezpieczeństwa pasażerów i rynku wewnętrznego są ogólnie spełniane i nadal pozostają niezwykle istotne. Unijne ramy prawne w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich doprowadziły do osiągnięcia wspólnego poziomu bezpieczeństwa statków pasażerskich w UE i równych warunków działania dla przewoźników, a także do zwiększenia transferu statków między państwami członkowskimi. Kontrola sprawności wykazała również, że istnieje możliwość dalszej poprawy poziomu bezpieczeństwa oraz skuteczności i proporcjonalności niektórych wymogów regulacyjnych. Zalecenia mające na celu uproszczenie, doprecyzowanie i uchylenie szeregu niejednoznacznych, przestarzałych lub pokrywających się wymogów sformułowano w różnych obszarach:

- a) wyeliminowanie wymogów podwójnego zgłaszania pasażerów i dostosowanie istniejących wymogów w zakresie sprawozdawczości dla wszystkich przewoźników poprzez:
 - rejestrowanie – przed opuszczeniem każdego unijnego portu docelowego oraz przed wejściem do niego – informacji na temat liczby osób znajdujących się na pokładzie w istniejącym systemie elektronicznym, który w sytuacji wyjątkowej

lub w razie wypadku umożliwia natychmiastowe przekazanie danych właściwemu organowi, zamiast rejestrowania w systemie armatora;

- rejestrowanie – przed opuszczeniem każdego unijnego portu docelowego oraz przed wejściem do niego, w przypadku każdego rejsu wykraczającego poza obszar 20 mil morskich – wymaganych informacji dotyczących członków załogi i pasażerów w tym samym systemie, o którym mowa wyżej, zamiast w systemie armatora. Doprecyzowanie definicji wymogów dotyczących rejestracji pasażerów określonych w dyrektywie 98/41/WE, takich jak długość rejsu;
- b) unikanie powielania i wymóg, zgodnie z którym – w przypadku każdego rejsu wykraczającego poza obszar 20 mil morskich – obywatelstwo pasażerów ma być rejestrowane i przekazywane właściwemu organowi przy użyciu tych samych metod i kryteriów co metody i kryteria służące do rejestrowania i przekazywania wymaganych już danych dotyczących nazwiska, wieku itp.;
- c) doprecyzowanie definicji wymogów dotyczących rejestracji pasażerów określonych w dyrektywie 98/41/WE, takich jak długość rejsu;
- d) usunięcie z dyrektywy 98/41/WE wymogu dotyczącego zatwierdzania systemów rejestracji pasażerów;
- e) usprawnienie mechanizmu sprawozdawczego w zakresie zwolnień/środków równoważnych zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE i dyrektywą 98/41/WE.

3.2 Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Ze względu na techniczny charakter przewidywanych propozycji za najodpowiedniejsze narzędzie uznano ukierunkowane konsultacje. Przeprowadzono konsultacje z ekspertami krajowymi w ramach grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Zorganizowano warsztaty, do udziału w których zaproszono państwa członkowskie oraz stowarzyszenia branżowe i stowarzyszenia pasażerów. Planowane środki były wielokrotnie prezentowane. Ponadto opublikowanie na portalu Europa planu działania¹⁰ umożliwiło wszystkim zainteresowanym stronom zgłoszenie uwag za pośrednictwem internetowego formularza odpowiedzi.

Podsumowanie konsultacji oraz szczegółowe informacje na temat uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji zamieszczono w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek. Przewidywane środki upraszczające poparła znaczna większość ekspertów krajowych, chociaż zgłoszono szereg uwag, jeśli chodzi o dokładne brzmienie niektórych propozycji. Wszystkie propozycje zostały uważnie zbadane i wnioski zostały odpowiednio zmienione. Ponadto niektórzy eksperci zadawali pytania dotyczące praktycznych i technicznych aspektów stosowania, które zostały omówione w dokumencie roboczym służb Komisji dołączonym do wniosku i zostały uwzględnione w planie realizacji.

Zainteresowane strony reprezentujące branżę nalegały, aby podstawowe zasady obowiązujących ram prawnych pozostały niezmienione (tj. w odniesieniu do oświadczenia własnego dotyczącego danych pasażera), stowarzyszenie pasażerów zaapelowało natomiast o

¹⁰ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

podniesienie poziomu bezpieczeństwa i ostrzegło przed jego osłabianiem. Wniosek gwarantuje zatem, że istniejący poziom bezpieczeństwa zostanie zachowany oraz – w stopniu możliwym do uzyskania w granicach uproszczonych ram prawnych – podwyższony (np. poprzez wykorzystanie istniejących systemów elektronicznych i doprecyzowanie, w jaki sposób należy obliczać próg 20 mil morskich).

3.3 Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zebranych w trakcie procesu kontroli sprawności, jak wskazano w dokumencie roboczym służb Komisji „Dostosowanie kursu: kontrola sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich” przyjętym w dniu 16 października 2015 r.¹¹.

Oprócz tych danych i konsultacji przeprowadzanych w ramach kontroli sprawności do przygotowania niniejszego wniosku dotyczącego uproszczenia potrzebne były dane wejściowe od ekspertów technicznych i prawnych odnoszące się do konkretnego sformułowania definicji technicznych i jednoznacznych sformułowań prawnych. Tę wiedzę specjalistyczną zebrano wewnętrznie, we współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego oraz grupą ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich. Została ona przedstawiona w dokumencie roboczym służb Komisji uzupełniającym niniejszy wniosek.

3.4 Ocena skutków

Wniosek jest bezpośrednią reakcją na kontrolę sprawności, w której wyniku wskazano kwestie wymagające uproszczenia oraz oceniono możliwości uproszczenia. Jak podkreślono w planie działania, przewidywane środki albo nie przyniosą żadnych znaczących skutków (tj. poza niemierzalnymi, takimi jak pewność prawa, jego jasność i prostota), albo nie znaleziono znacząco odmiennych rozwiązań. Zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi lepszego stanowienia prawa, nie przeprowadzono dogłębnej oceny skutków.

Do wniosku w sprawie uproszczenia dołączono jednak dokument roboczy służb Komisji, w którym przypomniano zalecenia z kontroli sprawności i uściślono uzasadnienie proponowanych rozwiązań z technicznego i prawnego punktu widzenia. Dokument ten zawiera podsumowanie i informacje zwrotne z konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonych w celu wsparcia tej inicjatywy. Załączono również plan realizacji.

3.5 Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Niniejszy wniosek ma przede wszystkim na celu zagwarantowanie, że obowiązujące przepisy są odpowiednie do zamierzonego celu. Wykorzystanie dostępnych środków komunikacji elektronicznej umożliwi skuteczniejsze i efektywniejsze osiągnięcie celów polityki. Potencjał w zakresie uproszczenia polega przede wszystkim na wyeliminowaniu powielania obowiązków sprawozdawczych i usunięciu nieproporcjonalnych wymogów oraz na niemierzalnych skutkach, takich jak jasność, pewność i prostota prawa.

Podwójne wymogi dotyczące sprawozdawczości w odniesieniu do przewoźników, którzy już przekazują dane dotyczące pasażerów i członków załogi do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, stanowią dodatkowe i zbędne obciążenie dla sektora. W odniesieniu do tych (zasadniczo mniejszych) przewoźników, którzy nie korzystają jeszcze z wyżej wymienionych

¹¹ SWD(2015)197.

systemów, przewiduje się uproszczony system. Przedsiębiorstwa te obsługują głównie bardzo krótkie rejsy krajowe (tj. rejestrują wyłącznie informacje dotyczące liczby osób na pokładzie) i nie posiadają systemów komputerowych lub połączenia z internetem.

Aby zneutralizować wszelki możliwy wzrost kosztów w odniesieniu do tych przewoźników, planuje się, że będą oni mieć możliwość przekazywania liczby osób znajdujących się na pokładzie za pośrednictwem automatycznego systemu informacyjnego – morskiego systemu radiowego opartego na transmisji sygnałów radiowych bardzo wysokiej częstotliwości. Umożliwiłoby to lokalnemu ośrodkowi poszukiwawczo-ratownicemu łatwiejsze wyszukiwanie informacji dotyczących liczby osób znajdujących się na pokładzie, w dowolnym momencie, bez względu na dostępność osoby, z którą należy się skontaktować.

Państwa członkowskie zostaną zwolnione z zatwierdzania prowadzonych przez armatora systemów rejestracji pasażerów, lecz będą nadal odpowiedzialne za zagwarantowanie, że informacje są gromadzone i rejestrowane elektronicznie w sposób dokładny i terminowy.

3.6 Prawa podstawowe

Niniejszy wniosek nie dodaje dodatkowych kategorii ani nie zmienia kategorii danych osobowych, które muszą być gromadzone i rejestrowane zgodnie z obowiązującymi wymogami dyrektywy 98/41/WE. Jedyny wyjątek w tym względzie stanowi informacja dotycząca obywatelstwa osób znajdujących się na pokładzie: z wyżej przedstawionych powodów proponuje się dodanie tej informacji do informacji już rejestrowanych (tj. nazwisk osób znajdujących się na pokładzie, ich imion lub inicjałów, ich płci, wskazania grup wiekowych, do których należą poszczególne osoby, lub wieku bądź roku urodzenia, oraz – na wniosek pasażera – informacji na temat konieczności szczególnej opieki lub pomocy w sytuacjach wyjątkowych).

Należy jednak unowocześnić dyrektywę 98/41/WE w kontekście zmian prawnych w zakresie ochrony danych osobowych, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr XXX/2016¹². W tym względzie, mimo jasnego określenia kategorii danych, celu i odbiorcy, nie jest tak w odniesieniu do okresu zatrzymywania danych. Zgodnie z dyrektywą 98/41/WE armator nie może przechowywać danych osobowych dłużej niż jest to potrzebne do celów tej dyrektywy, ale w dyrektywie nie wskazano, jak długo trwa taki okres. Doświadczenie w zakresie wdrażania pokazało, że okres zatrzymywania danych znacznie różni się w poszczególnych państwach członkowskich – począwszy od godzin, przez tygodnie, aż po miesiące po (pomyślnym) zakończeniu rejsu. Proponuje się zatem ustanowienie w niniejszej dyrektywie okresu zatrzymywania (bez uszczerbku dla innych wymogów prawnych, zgodnie z którymi takie dane są gromadzone w różnych celach i z różnymi okresami zatrzymywania).

Ponadto chociaż dyrektywa przewiduje, że prowadzone przez armatora systemy rejestracji muszą być zabezpieczone przed przypadkowym lub niezgodnym z prawem zniszczeniem lub utratą i niedozwolonym wprowadzaniem zmian, ujawnieniem lub dostępem, nie odsyła ona do unijnych przepisów o ochronie danych osobowych i nie obejmuje żadnych gwarancji co do dostępności danych osobowych. W związku z tym uznaje się, że wniosek przewiduje zasadnicze usprawnienia w dziedzinie ochrony danych osobowych.

¹² Po przyjęciu należy dodać odniesienie.

Ponadto wniosek zastępuje obowiązek przechowywania danych osobowych przez armatora obowiązkiem przekazywania takich danych do istniejącego systemu elektronicznego przeznaczonego do tego celu (oraz usuwania danych osobowych po zakończeniu przekazywania). Proponowane przekazywanie danych do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego uwzględnia wymogi dotyczące poufności (jak określono w art. 8 dyrektywy 2010/65/UE) i jest zgodne z unijnymi przepisami o ochronie danych osobowych. Jednocześnie wniosek przewiduje ograniczoną dostępność takich danych, które należy przedstawić na żądanie właściwym organom krajowym (mechanizm wymiany informacji w sytuacjach wyjątkowych lub w następstwie wypadku stanowi system SafeSeaNet, jak określono w dyrektywie 2002/59/WE). Podobnie jak krajowy pojedynczy punkt kontaktowy, system SafeSeaNet podlega unijnym przepisom dotyczącym ochrony danych osobowych i przewiduje jasno określone ochronę i prawa dostępu.

Właściwe organy krajowe, którym należy udzielić dostępu do celów niniejszej dyrektywy, to organy poszukiwawczo-ratownicze wyznaczone przez państwa członkowskie. Na żądanie, w sytuacjach wyjątkowych lub w następstwie wypadku, organy poszukiwawczo-ratownicze mają natychmiastowy dostęp do informacji zgłaszanych zgodnie z dyrektywą 98/41/WE.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1 Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Do wniosku dołączono plan realizacji, który zawiera wykaz działań potrzebnych do wdrożenia środków upraszczających i w którym wskazano główne techniczne, prawne i czasowe trudności związane z realizacją.

Wskazano stosowne rozwiązania dotyczące monitorowania i sprawozdawczości, które nie tworzą nowych obowiązków sprawozdawczych i obciążeń administracyjnych. Kluczowe informacje dotyczące floty, wypadków i zgodności zostaną zgromadzone z pomocą EMSA, grupy ekspertów ds. bezpieczeństwa statków pasażerskich oraz na podstawie bazy danych Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP). Ze względu na fakt, że pełny cykl planowanych wizytacji EMSA związanych z kontrolą wdrażania szacuje się na 5 lat, cykl oceny unijnych przepisów prawnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich należy ustalić na 7 lat.

5.2 Dokumenty wyjaśniające

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, ponieważ środki upraszczające nie mają istotnego lub złożonego charakteru.

5.3 Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Definicje i zakres

Artykuł 2 zostaje zmieniony w celu możliwie jak największego dostosowania definicji do wniosku zmieniającego dyrektywę 2009/45/WE i do wniosku dotyczącego nowej dyrektywy

zastępującej dyrektywę 1999/35/WE, a także w celu dostosowania obowiązków pracownika ds. rejestracji pasażerów do wniosku w celu usunięcia wymogu, zgodnie z którym informacje wymagane na podstawie niniejszej dyrektywy powinny być zatrzymywane przez armatora.

Artykuł 3 zostaje zmieniony w celu doprecyzowania zakresu dyrektywy i dostosowania go do definicji obszarów portowych, jak określono we wniosku zmieniającym dyrektywę 2009/45/WE.

Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie

Artykuł 4 zostaje zmieniony w celu zastąpienia obowiązku przechowywania u armatora informacji na temat liczby osób znajdujących się na pokładzie rejestrowaniem ich w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym lub przekazywaniem ich za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

Artykuł 5 zostaje zmieniony w celu wprowadzenia informacji na temat obywatelstwa osób znajdujących się na pokładzie oraz zastąpienia obowiązku przechowywania przez armatora wykazów pasażerów i członków załogi rejestrowaniem ich w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym. Wykaz wymaganych danych zostaje uproszczony, doprecyzowany i dostosowany w miarę możliwości do wymogów dotyczących sprawozdawczości w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym.

Artykuł 6 zostaje zmieniony w celu dostosowania odniesienia do proponowanego sposobu przekazywania danych oraz w celu wyjaśnienia obowiązków państw członkowskich odnoszących się do statków pasażerskich pływających pod banderą państwa trzeciego.

Przedsiębiorstwa

Artykuł 8 zostaje zmieniony w celu odzwierciedlenia nowej roli pracownika ds. rejestracji pasażerów (tj. nie przechowywanie, lecz przekazywanie danych) oraz zniesienia wymogu ustanowienia przez armatora systemu rejestracji pasażerów. Zostaje on również zmieniony w celu odzwierciedlenia prawa UE w zakresie ochrony danych osobowych i stanowi, że dane osobowe są niszczone przez armatora po przekazaniu ich do pojedynczego punktu kontaktowego (bez uszczerbku dla innych obowiązków sprawozdawczych).

Zwolnienia

Artykuł 9 zostaje zmieniony w celu usunięcia przestarzałego odniesienia dotyczącego regularnych rejsów przez Cieśninę Messyńską. W świetle wprowadzenia elektronicznej transmisji danych i zważywszy na zaproponowaną elastyczność w odniesieniu do przekazywania liczby osób znajdujących się na pokładzie, art. 9 zostaje zmieniony w celu usunięcia możliwości zwolnienia przewoźników z przekazywania właściwym organom liczby osób znajdujących się na pokładzie.

Artykuł 9 zostaje również zmieniony w celu zagwarantowania, że kryteria zastosowania zwolnienia odzwierciedlają obecność w pobliżu placówek poszukiwawczo-ratowniczych, które nie są już objęte nową definicją chronionych obszarów morskich. Wreszcie art. 9 zostaje zmieniony w celu uproszczenia zgłaszania zwolnień za pośrednictwem bazy danych utworzonej i prowadzonej w tym celu oraz w celu dostosowania procedur zgłaszania zastrzeżeń do zwolnień w ramach niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2009/45/WE.

Państwa członkowskie

Artykuł 10 zostaje zmieniony w celu dostosowania obowiązków państw członkowskich do zaproponowanego sposobu przekazywania danych i w celu odzwierciedlenia prawa UE w zakresie ochrony danych osobowych poprzez określenie warunków przetwarzania tych danych przez państwa członkowskie, praw dostępu oraz okresów zatrzymywania danych.

Przepisy pomocnicze

Artykuł 11 zostaje zmieniony w celu usunięcia wymogów w odniesieniu do prowadzonych przez armatora systemów rejestracji, które stały się zbędne w świetle wniosku. Z art. 12 usuwa się odnośny ust.1.

Procedura komitetowa i procedura wprowadzania zmian

Artykuły 12 i 13 zostały dostosowane do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Z tego samego powodu dodano art. 12a (wykonywanie przekazanych uprawnień).

Przepisy dotyczące oceny

W celu określenia przepisów dotyczących oceny dodano art. 14a.

Zmiana załącznika do dyrektywy 2010/65/UE

Wniosek zawiera dodatkową zmianę załącznika do dyrektywy 2010/65/UE, część A, która to zmiana jest wynikiem zmian wprowadzonych do dyrektywy 98/41/WE.

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-Społecznego¹³,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dokładne i terminowe informacje o liczbie osób znajdujących się na pokładzie statku lub o ich tożsamości 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/WE¹⁵.
- (2) W świetle wyników kontroli sprawności¹⁶ programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz doświadczeń w zakresie wdrażania, które wykazały, że informacje o osobach znajdujących się na pokładzie nie zawsze są łatwo dostępne dla właściwych organów, obecne wymogi dyrektywy 98/41/WE powinny zostać

¹³ Dz.U. C z , s. .

¹⁴ Dz.U. C z , s. .

¹⁵ 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).

¹⁶ COM(2015)508.

dostosowane do wymogów przekazywania danych drogą elektroniczną, dzięki czemu wymogi te staną się skuteczniejsze i mniej uciążliwe. Cyfryzacja pozwoli także na szybsze wykorzystania informacji dotyczących znacznej liczby pasażerów w sytuacjach wyjątkowych lub w następstwie wypadku.

- (3) W ciągu ostatnich 17 lat dokonał się kluczowy postęp technologiczny w sposobie komunikacji i przechowywania danych na temat ruchu statków, który umożliwia stosowanie systemów automatycznej identyfikacji (AIS) na statkach w celu poprawy monitorowania ruchu statków. W związku z powyższym znacznie ograniczono koszty związane ze sprzętem do wykonywania tych funkcji. Wzdłuż wybrzeży europejskich rozmieszczono szereg obowiązkowych systemów informujących o ruchu statków, zgodnie ze stosownymi przepisami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Prawo unijne i krajowe gwarantuje, że statki przestrzegają wymogów w zakresie sprawozdawczości obowiązujących w odniesieniu do tych systemów.
- (4) Gromadzenie, przekazywanie i wymiana danych dotyczących statków zostało umożliwione, uproszczone i zharmonizowane w ramach krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE¹⁷, oraz systemu SafeSeaNet, o którym mowa w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁸. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie wymagane dyrektywą 98/41/WE należy zatem rejestrować w krajowym pojedynczym punkcie kontaktowym, który w sytuacji wyjątkowej lub w razie wypadku umożliwia właściwemu organowi łatwy dostęp do danych.
- (5) Warunkiem zapewnienia zgodności z zasadą proporcjonalności jest stworzenie mniejszym przewoźnikom, którzy nie korzystają jeszcze z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego i którzy obsługują głównie bardzo krótkie rejsy krajowe do 20 mil morskich (tj. mają obowiązek rejestrować jedynie liczbę osób znajdujących się na pokładzie), możliwości wyboru w odniesieniu do sposobu udostępniania takiej liczby albo za pośrednictwem krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, albo za pośrednictwem AIS.
- (6) W celu uspokojenia krewnych w razie wypadku i ograniczenia niepotrzebnych opóźnień w zakresie pomocy konsularnej oraz innych usług, przekazywane dane powinny zawierać informacje dotyczące narodowości osób znajdujących się na pokładzie. Wykaz wymaganych danych w odniesieniu do rejsów wykraczających poza obszar 20 mil morskich zostaje 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 i stosować tylko w wyjątkowych przypadkach.

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

- (8) W celu zwiększenia jasności prawa i spójności z odpowiednimi przepisami Unii, a zwłaszcza z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹⁹, należy zaktualizować lub usunąć szereg nieaktualnych, niejasnych i dezorientujących odniesień. Pojęcie „morski statek pasażerski” należy zastąpić pojęciem „statek pasażerski”, zaś pojęcie „chroniona strefa morza” należy zastąpić jasno określonymi obszarami morskimi, wyszczególnionymi przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2009/45/WE. Definicję „pracownika ds. rejestracji pasażerów” należy zmienić w celu uwzględnienia nowych obowiązków, które nie obejmują już aktualizowania informacji. Należy skreślić odpowiednie wymogi w odniesieniu do prowadzonych przez armatora systemów rejestracji 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. W związku z tym weryfikację należy przeprowadzać podobnie do kontroli wrywkowych przewidzianych obecnie w odniesieniu do prowadzonych przez armatora systemów rejestracji.
- (10) W zakresie, w jakim środki wymagają przetwarzania danych osobowych, należy je stosować zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych²⁰. W szczególności danych osobowych zgromadzonych do celów dyrektywy 98/41/WE nie należy przetwarzać i wykorzystywać w żadnym innym celu i nie należy ich przechowywać dłużej niż to konieczne do celów dyrektywy 98/41/WE, jak określono w tej dyrektywie.
- (11) Ze względu na zasadę proporcjonalności i uwzględniając fakt, że w najlepszym interesie pasażerów leży dostarczanie prawdziwych informacji, 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

¹⁹ 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).

²⁰ W szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr XXX/2016 z dnia XXX (numer i data zostaną dodane po formalnym przyjęciu) w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnym przepływem takich danych (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (odesłanie do Dz.U. zostanie dodane po formalnym przyjęciu) oraz z rozporządzeniem (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).

celu wykonania dyrektywy 98/41/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²¹.

- (14) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym oraz zwiększenia przejrzystości, Komisji należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wyłączenia, w razie potrzeby, z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zmian instrumentów międzynarodowych i ustanowienia warunków dostępu do bazy danych prowadzonej przez Komisję w celu przyjmowania przez państwa członkowskie powiadomień o zwolnieniach i wniosków o przyznanie odstępstwa. Szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby te konsultacje były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć regularny wstęp na spotkania grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowywaniem 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.
- (17) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 98/41/WE i 2010/65/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1 **Zmiany dyrektywy 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:

²¹ 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).

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

- c) tiret dziewiąte otrzymuje brzmienie:

„– »chroniony obszar morski« oznacza obszar morza, w którym mogą prowadzić działalność statki klasy D wymienione zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy 2009/45/WE,”;

- 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) akapit jedenasty 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,”;

- g) dodaje się tiret trzynaste w brzmieniu:

„– »jacht/jednostka wycieczkowa« oznacza statek bez ładunku i przewożący nie więcej niż 12 pasażerów nieprowadzący działalności gospodarczej, niezależnie od rodzaju napędu,”;

- 2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

- a) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„– okrętów wojennych lub transportowców,”;

- b) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– jachtów i jednostek wycieczkowych,”;

- c) dodaje się tiret trzecie w brzmieniu:

„– statków pasażerskich żeglujących wyłącznie w obrębie obszarów portowych,”;

- 3) w art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski kapitanowi należy podać liczbę osób znajdujących się na pokładzie statku pasażerskiego i zarejestrować ją w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE* lub udostępnić 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 obywatelstwo,
- ich rok urodzenia,
- na wniosek pasażera, informacje na temat szczególnych potrzeb opieki lub pomocy w sytuacjach wyjątkowych.

2. Informacje te są gromadzone przed wypłynięciem i rejestrowane 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.

3. Danych osobowych gromadzonych do celów niniejszej dyrektywy nie należy przetwarzać i wykorzystywać w żadnym innym celu.”;

5) w 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, jak określono w 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 rejestrację informacji, o których mowa w tych przepisach, w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE lub udostępnienie ich 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 dane zostaną zarejestrowane w pojedynczym punkcie kontaktowym ustanowionym zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE. Bez uszczerbku dla innych obowiązków sprawozdawczych, 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) i b);

– lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Państwo członkowskie może zwolnić z obowiązków określonych w art. 5 statki pasażerskie pływające – wyłącznie po chronionych obszarach morskich, w pobliżu których znajdują się placówki poszukiwawczo-ratownicze – między dwoma portami lub z tego samego i do tego samego portu bez przystanków pośrednich.”;

- 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. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12a w sprawie warunków dostępu do tej bazy danych;

b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego powiadomienia Komisja stwierdzi, że decyzja ta nie jest uzasadniona lub mogłaby 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) w 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 złożenia takiego wniosku Komisja stwierdzi, że odstępstwo nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może ona, w drodze aktów wykonawczych, zażądać, aby państwo członkowskie zmieniło lub cofnęło proponowaną decyzję. 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 weryfikują dokładność i terminowość rejestracji danych wymaganych niniejszą dyrektywą.

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) do czasu pomyślnego zakończenia przedmiotowego rejsu statku lub
- b) w sytuacji wyjątkowej lub w następstwie wypadku – do zakończenia ewentualnego dochodzenia lub postępowania sądowego.

Bez uszczerbku dla innych obowiązków sprawozdawczych, 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

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12a, zmieniających niniejszą dyrektywę w celu wyłączenia z jej zakresu wszelkich zmian w międzynarodowych instrumentach, o których mowa w art. 2, tylko wtedy, gdy na podstawie oceny Komisji istnieje oczywiste ryzyko, że międzynarodowa zmiana obniży poziom bezpieczeństwa morskiego ustanowiony na mocy unijnego prawa morskiego lub będzie niezgodna z tym ostatnim.”;

- 11) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Artykuł 12a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 i 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 12, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie] r.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 i 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. 9 i 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 wyłączający z zakresu niniejszej dyrektywy wszelkie zmiany do instrumentów międzynarodowych zgodnie z art. 12 przyjmuje się przynajmniej trzy miesiące przed upływem okresu 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 art. 14a 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 [12 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 [12 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.

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
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący