



Brussel, 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten

{ SWD(2016) 189 final }
{ SWD(2016) 190 final }

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1 Motivering en doel van het voorstel

In de geest van het REFIT-programma van de Commissie voor een gezonde en resultaatgerichte regelgeving en als onmiddellijk resultaat van de geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen¹, heeft de Commissie de geconstateerde mogelijkheden tot vereenvoudiging in concrete voorstellen vertaald.

Deze herziening beoogt de vereenvoudiging en stroomlijning van het bestaande EU-regelgevingskader inzake de veiligheid van passagiersschepen teneinde i) EU-regels te behouden waar nodig en evenredig, ii) de correcte toepassing daarvan te waarborgen en iii) overlappende verplichtingen en tegenstrijdigheden in de regelgeving weg te werken. Een algemene doelstelling is een duidelijk, eenvoudig en hedendaags regelgevingskader te creëren dat gemakkelijker kan worden toegepast, gemonitord en gehandhaafd en derhalve het algemene veiligheidsniveau bevordert.

Richtlijn 98/41/EG² voorziet in de telling en registratie van passagiers en bemanningsleden aan boord van passagiersschepen die vanuit of naar EU-havens varen. Het doel is te waarborgen dat de veiligheid van de passagiers niet in gevaar wordt gebracht door de overschrijding van het toegestane maximumaantal opvarenden en dat de opsporings- en reddingsoperaties na een ongeval efficiënt verlopen.

Richtlijn 94/41/EG was de eerste EU-wetgevingshandeling in verband met informatie over passagiers aan boord. Sinds 1998 zijn echter ook internationale verdragen en nieuwe EU-regelgeving in werking getreden en werden nieuwe technologische systemen en oplossingen ontwikkeld. Dit heeft ervoor gezorgd dat de regelgeving inzake de telling, registratie en rapportering van de opvarenden complexer is geworden en een aantal overlappingsen bevat.

Hoewel de onmiddellijke toegang tot accurate gegevens over de opvarenden essentieel is voor het welslagen van opsporings- en reddingsacties, is dat in de praktijk niet altijd het geval gebleken. Volgens de huidige voorschriften moeten deze gegevens worden opgeslagen in het systeem van het bedrijf en te allen tijde beschikbaar zijn om te worden doorgestuurd naar de autoriteit die verantwoordelijk is voor opsporings- en reddingsacties. Deze eis, die dateert van 1998, houdt geen rekening met de ontwikkeling van systemen zoals SafeSeaNet³ en het nationale éénloketsysteem⁴ (hierna: "nationaal loket") en betekent ook dat de nationale bevoegde autoriteit in noodgevallen contact moet opnemen met de scheepvaartmaatschappij. Bovendien bevatten de geregistreerde gegevens niet altijd informatie over nationaliteit (bovenop de naam, de leeftijd en het geslacht), hetgeen de bijstand aan slachtoffers en hun familieleden bemoeilijkt.

¹ De resultaten van deze analyse staan in het verslag van 16 oktober 2015 aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2015) 508).

² Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

³ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

⁴ Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1).

Bijgevolg moeten exploitanten die dergelijke gegevens reeds doorgeven aan SafeSeaNet en het nationale éénloketsysteem de gegevens dus twee keer doorgeven. Dit is aangekaart door de lidstaten die in de praktijk reeds Richtlijn 2002/59/EG toepassen om hun verplichtingen op grond van Richtlijn 98/41/EG na te komen. Voorts heeft de praktijkervaring ook aan het licht gebracht dat een aantal definities dubbelzinnig en bepaalde eisen vrij complex zijn, wat de monitoring en handhaving van een aantal regels bemoeilijkt.

Daarom stelt de Commissie voor de bestaande regels inzake de telling en registratie van passagiers en bemanningsleden aan boord van schepen te verduidelijken en te vereenvoudigen en tegelijk het veiligheidsniveau te verbeteren. Dat spoort volledig met het REFIT-programma van de Commissie en met de betrachting om de digitaliseringsmogelijkheden bij de registratie, uitwisseling, toegang tot en bescherming van gegevens te benutten.

De daarvoor relevante definities en eisen in Richtlijn 98/41/EG worden in het voorstel gewijzigd.

1.2 Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied

Het voorstel sluit naadloos aan bij de voorstellen tot vereenvoudiging van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad⁵ en de nieuwe richtlijn tot vervanging van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad⁶. Het spoort volledig met de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole en het Witboek van 2011 inzake de toekomst van het vervoer⁷, waarin werd gepleit voor een modernisering van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen.

1.3 Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie

Door ervoor te zorgen dat de bestaande wetgeving eenvoudig en duidelijk is, geen overbodige last creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen draagt dit voorstel bij aan de agenda voor betere regelgeving van de Commissie. Het waarborgen van de kwaliteit van geregelde veerdiensten binnen de EU draagt tevens bij aan de doelstellingen van de strategie voor het zeevervoer⁸ tot 2018.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

2.1 Rechtsgrondslag

Aangezien het voorstel de bestaande richtlijn vervangt, blijft de rechtsgrondslag artikel 100, lid 2, VWEU (voormalig artikel 80, lid 2, VEG), op grond waarvan de EU maatregelen op het gebied van de zeevaart kan vaststellen.

⁵ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

⁶ Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1).

⁷ Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (COM(2011) 0144).

⁸ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 0008).

2.2 Subsidiariteit

Op verzoek van de lidstaten⁹ is de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen grotendeels ontwikkeld en gebaseerd op basis van de internationale voorschriften en is deze er gekomen in antwoord op een aantal zware ongevallen. Hoewel er op internationaal niveau voorschriften zijn vastgesteld inzake informatie over passagiers, was dat nog niet het geval voor passagiersschepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt.

Het voorstel waarborgt een gemeenschappelijke en coherente toepassing van de bij Richtlijn 98/41/EG vastgestelde registratievoorschriften voor alle schepen die naar of vanuit EU-havens varen. Die doelstelling is niet haalbaar met unilaterale maatregelen van de lidstaten. Het zorgt ervoor dat Richtlijn 98/41/EG gelijke tred houdt met de juridische en technologische ontwikkelingen en daardoor de veiligheid blijft bevorderen en opsporings- en reddingsacties bij ongevallen blijft faciliteren.

Het voorstel waarborgt tevens dat de mededingingsvoorwaarden binnen de EU-wateren identiek blijven voor alle exploitanten, ongeacht hun nationaliteit of de vlag waaronder hun schepen en vaartuigen varen en zonder onderscheid tussen binnenlandse en internationale routes. Tegelijk wordt verduidelijkt onder welke voorwaarden van Richtlijn 98/41/EG mag worden afgeweken wanneer dat noodzakelijk is vanwege de plaatselijke vaaromstandigheden.

2.3 Evenredigheid

In het licht van de recentste technologische en juridische ontwikkelingen wordt het schrappen van achterhaalde eisen en overlappingsen en de verduidelijking van dubbelzinnigheden als enige evenredige en coherente optie naar voren geschoven. Op die manier wordt het huidige hoge veiligheidsniveau gehandhaafd en verder verbeterd dankzij de elektronische uitwisseling van gegevens.

Met name de verplichting om de informatie over opvarenden op te slaan in een bestaand elektronisch systeem (waarin de gegevens in noodgevallen onmiddellijk toegankelijk zijn voor de bevoegde autoriteiten) wordt gezien als een belangrijke stap voorwaarts ten opzichte van het huidige veiligheidsniveau, terwijl die verplichting geen grote kosten voor exploitanten of nationale administraties veroorzaakt.

In dit verband is gebleken dat de verplichte goedkeuring van registratiesystemen bij een aantal nationale administraties een aanzienlijke werkdruk met zich meebrengt. Die werkdruk en de daarmee samenhangende kosten worden duidelijk buitensporig geacht gezien de beperkte werkingssfeer, de gedeeltelijke overlapping met de ISM-code en de moeilijkheid om de goedkeuring te controleren bij gebrek aan certificaten. De verplichting voor elk bedrijf om een passagiersregistratiesysteem op te zetten moet worden geschrapt en vervangen door een focus op de kwaliteit van de registratie, d.w.z. op de nauwkeurigheid en tijdige registratie van de gegevens in bestaande elektronische systemen.

De ervaring heeft aangetoond dat het uitermate belangrijk is om onmiddellijk na een ongeval niet alleen te beschikken over het aantal en de lijst van opvarenden, maar om ook om hun nationaliteit te kennen. Derhalve wordt voorgesteld die informatie te registreren op basis van verklaringen door de passagiers zelf, zoals nu reeds voor andere informatie gebeurt. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat exploitanten die deze informatie nog niet bijhouden, voor de registratie van die extra gegevens geen of slechts marginale kosten moeten dragen.

⁹ Resolutie van de Raad van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off-passagiersveerboten (94/C 379/05), PB C 379 van 31.12.94, blz. 8).

2.4 Keuze van het instrument

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel, blijft een richtlijn het meest geschikte instrument om de hierboven geschetste doelstellingen te bereiken. De richtlijn voorziet in gemeenschappelijke beginselen en een gemeenschappelijk veiligheidsniveau en waarborgt de handhaving van de regels, maar de praktische en technische procedures worden overgelaten aan de lidstaten. Daarbij kiest elke lidstaat voor de toepassingsinstrumenten die het best op zijn intern systeem zijn afgestemd.

In dit verband werd geoordeeld dat een voorstel tot wijziging van Richtlijn 98/41/EG vanuit juridisch oogpunt de meest adequate oplossing was. Het alternatief om een nieuwe richtlijn voor te stellen werd afgewezen vanwege het bescheiden aantal duidelijk definieerbare wijzigingen ten opzichte van de huidige richtlijn.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

3.1 Ex-postevaluaties/geschiktheidscontroles van bestaande wetgeving

Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat de belangrijkste doelstellingen van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van schepen op het gebied van passagiersveiligheid en de interne markt in het algemeen werden bereikt en nog steeds zeer relevant zijn. Het EU-regelgevingskader inzake de veiligheid van passagiersschepen heeft gezorgd voor een gemeenschappelijk veiligheidsniveau van passagiersschepen binnen de EU, gelijke mededingingsvoorwaarden voor de exploitanten en een toename van de overdracht van schepen tussen lidstaten. De geschiktheidscontrole heeft ook aan het licht gebracht dat er nog ruimte is om het veiligheidsniveau, de efficiency en de evenredigheid van een aantal regelgevende eisen te verbeteren. Op verschillende gebieden werden aanbevelingen geformuleerd om een aantal dubbelzinnige, achterhaalde of overlappende vereisten te vereenvoudigen, te verduidelijken of te schrappen:

- (a) het wegwerken van overlappende rapportageverplichtingen en afstemming van de bestaande rapportageverplichtingen voor alle exploitanten door:
 - vóór het vertrek uit en vóór de aankomst in aanloophavens in de EU de informatie over het aantal opvarenden te registreren in een bestaand elektronisch systeem in plaats van in een eigen systeem van de scheepvaartmaatschappij, zodat de bevoegde autoriteit in geval van nood of na een ongeval onmiddellijk toegang krijgt tot de gegevens;
 - bij elke reis van meer dan 20 zeemijl vóór het vertrek en vóór de aankomst in aanloophavens in de EU de informatie over de bemanning en de passagiers te registreren in datzelfde systeem in plaats van in eigen systeem van de scheepvaartmaatschappij. Verduidelijken van de definities met betrekking tot de verplichte registratie van passagiers in Richtlijn 98/41/EG, bijvoorbeeld inzake de lengte van de reis.
- (b) vermijden van overlappingen en – voor elke reis van meer dan 20 zeemijl – verplichte registratie van de nationaliteit van de passagiers en mededeling aan de bevoegde autoriteit aan de hand van dezelfde middelen en criteria als die voor de registratie en uitwisseling van de reeds vereiste gegevens, zoals naam, leeftijd, enz.;
- (c) verduidelijken van de definities met betrekking tot de verplichte registratie van passagiers in Richtlijn 98/41/EG, bijvoorbeeld inzake de lengte van de reis;

- (d) verplichte goedkeuring van het passagiersregistratiesysteem schrappen in Richtlijn 98/41/EG;
- (e) de rapportagemechanismen voor vrijstellingen/gelijkwaardigheden op grond van Richtlijn 2009/45/EG en Richtlijn 98/41/EG stroomlijnen.

3.2 Raadplegingen van belanghebbenden

Gezien de technische aard van de voorstellen is er geopteerd voor een gerichte raadpleging. De nationale deskundigen werden geraadpleegd via de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen. De lidstaten, de sector en passagiersverenigingen werden uitgenodigd voor een workshop. De geplande maatregelen werden bij verschillende gelegenheden voorgesteld. Bovendien konden alle belanghebbenden op basis van de routekaart op de Europese website¹⁰ via een onlineformulier feedback geven.

De samenvatting van de raadpleging en de volledige antwoorden op de tijdens het raadplegingsproces geformuleerde opmerkingen staan in het werkdocument bij dit voorstel. De voorgestelde vereenvoudigingen worden gesteund door een grote meerderheid van de nationale deskundigen, hoewel een aantal opmerkingen werden geformuleerd over de exacte formulering van sommige voorstellen. Alle suggesties zijn zorgvuldig bekeken en de voorstellen waar nodig aangepast. Voorts hebben deskundigen vragen gesteld met betrekking tot praktische en technische uitvoeringsaspecten. Die zijn beantwoord in het werkdocument bij het voorstel en meegenomen in het uitvoeringsplan.

De belanghebbenden uit de sector hebben aangedrongen op het behoud van de basisbeginselen van het huidige regelgevingskader (mededeling van gegevens door de passagiers zelf), terwijl passagiersverenigingen pleitten voor een verhoging van het veiligheidsniveau en waarschuwden voor een verwatering daarvan. Het voorstel waarborgt derhalve dat het bestaande veiligheidsniveau wordt gehandhaafd en, voor zover mogelijk in het kader van een vereenvoudigingsoefening, verbeterd (bv. door gebruik te maken van bestaande elektronische systemen en te verduidelijken hoe de drempel van 20 zeemijl moet worden berekend).

3.3 Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Deze herziening gebeurt in de eerste plaats op basis van de tijdens de geschiktheidscontrole verzamelde gegevens die zijn vermeld in het werkdocument van de Commissie: "Een andere koers: geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen", aangenomen op 16 oktober 2015¹¹.

Naast de gegevens en raadpleging in het kader van de geschiktheidscontrole, is voor deze vereenvoudiging een beroep gedaan op technische en juridische deskundigen voor de exacte formulering van de technische definities en om tot duidelijke en heldere wetgeving te komen. Deze deskundigheid werd intern bijeen gebracht in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen. Hierover is gerapporteerd in het werkdocument bij dit voorstel.

3.4 Effectbeoordeling

Dit voorstel is een direct vervolg op de geschiktheidscontrole, waaruit was gebleken dat er ruimte was voor vereenvoudigingen en waarin de concrete mogelijkheden nauwkeurig in

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

¹¹ SWD(2015) 197.

kaart werden gebracht. Zoals in de routekaart aangegeven, verwacht men dat de voorgestelde maatregelen geen grote impact zullen hebben (behalve niet-meetbare gevolgen zoals rechtszekerheid, duidelijkheid of eenvoud) en werden er geen materiële verschillen tussen de verschillende opties geconstateerd. Overeenkomstig de richtsnoeren van de Commissie voor betere regelgeving is er geen volwaardige effectbeoordeling uitgevoerd.

Niettemin gaat dit vereenvoudigingsvoorstel vergezeld van een werkdocument van de Commissie, waarin de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole worden herhaald en de voorgestelde oplossingen zowel vanuit technisch als juridisch oogpunt worden gemotiveerd. Dit document bevat ook een samenvatting van en feedback naar aanleiding van de raadpleging van de belanghebbenden ter voorbereiding van dit initiatief. Ten slotte is er ook een uitvoeringsplan toegevoegd.

3.5 Gezonde regelgeving en vereenvoudiging

De belangrijkste doelstelling van dit voorstel is de doelmatigheid van de bestaande wetgeving waarborgen. Dankzij het gebruik van de bestaande elektronische-communicatiemiddelen kunnen de beleidsdoelstellingen efficiënter en doelmatiger worden gerealiseerd. Het grootste vereenvoudigingspotentieel schuilt in het wegwerken van overlappende rapportageverplichtingen, buitensporige eisen en niet-meetbare effecten zoals juridische duidelijkheid, eenvoud en rechtszekerheid.

De dubbele rapportageverplichtingen voor scheepvaartmaatschappijen die reeds passagiers- en bemanningsgegevens meedelen aan het nationaal loket vormen een extra en overbodige last voor de sector. Er wordt gedacht aan een lichter (in principe kleiner) systeem voor maatschappijen die dat systeem nog niet gebruiken. Die exploitanten voeren meestal korte binnenlandse reizen uit (waarbij alleen het aantal opvarenden wordt geregistreerd) en beschikken niet over computersystemen of een internetverbinding.

Om elke mogelijke kostenstijging voor die exploitanten te vermijden, wordt voorgesteld hen de keuze te geven het aantal passagiers aan boord mee te delen via het automatisch informatiesysteem, een zendsysteem voor de zeevaart dat op basis van VHG-radiosignalen werkt. Dat zal de plaatselijke opsporings- en reddingsdiensten steeds in staat stellen gemakkelijk het aantal opvarenden op te zoeken, ongeacht de beschikbaarheid van een contactpersoon.

De lidstaten worden niet langer verplicht het passagiersregistratiesysteem van de exploitant goed te keuren maar blijven verantwoordelijk voor de tijdige en correcte elektronische verzameling en registratie van gegevens.

3.6 Grondrechten

Het voorstel voorziet niet in extra gegevens of de wijziging van categorieën van persoonsgegevens die overeenkomstig de huidige Richtlijn 98/41/EG moeten worden geregistreerd of verzameld. Om de hierboven uiteengezette redenen wordt alleen voorgesteld informatie over de nationaliteit van de opvarenden toe te voegen aan de informatie die reeds wordt geregistreerd (de familienamen van de opvarenden, hun voornamen of initialen, geslacht, indicatie van de leeftijdscategorie waartoe zij behoren of hun leeftijd of geboortjaar en, indien een passagier daarom verzoekt, informatie over de behoefte aan bijzondere bijstand in noodgevallen).

Niettemin moet Richtlijn 98/41/EG worden bijgewerkt overeenkomstig de juridische ontwikkelingen inzake de bescherming van persoonsgegevens en met name Verordening (EU) nr. XXX/2016¹². In dit verband zijn de gegevenscategorieën, doelstellingen en ontvangers duidelijk omschreven, maar is niet bepaald hoe lang de gegevens moeten worden bewaard. In Richtlijn 98/41/EG is bepaald dat ondernemingen persoonsgegevens niet langer mogen bewaren dan nodig is voor de toepassing van deze richtlijn, maar is niet bepaald hoe lang dat is. Uit de praktijk is gebleken dat de bewaringstermijn sterk verschilt van lidstaat tot lidstaat, gaande van uren of weken tot maanden na afloop van de reis (zonder incidenten). Derhalve wordt voorgesteld de bewaringstermijn in deze richtlijn vast te stellen (onverminderd andere wettelijke verplichtingen in het kader waarvan voor andere doeleinden en gedurende andere termijnen gegevens worden verzameld).

Hoewel in de richtlijn bepaald is dat de registratiesystemen van de onderneming beveiligd moeten zijn tegen het onopzettelijk of onwettig vernietigen of verloren gaan en tegen wijziging, bekendmaking of toegang door onbevoegden, wordt daarbij niet verwezen naar de EU-regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens en biedt zij geen garanties inzake de toegang tot persoonsgegevens. In dit verband wordt met dit voorstel een belangrijke stap voorwaarts gezet naar een betere bescherming van persoonsgegevens.

De verplichting voor scheepvaartmaatschappijen om persoonsgegevens op te slaan wordt vervangen door de verplichting die gegevens door te sturen naar een bestaand daartoe ontwikkeld elektronisch systeem (en de persoonsgegevens na die overdracht te verwijderen). De voorgestelde uitwisseling met het nationaal loket komt tegemoet aan de eisen inzake vertrouwelijkheid (als gedefinieerd in artikel 8 van Richtlijn 2010/65/EU) en voldoet aan de EU-regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens. De richtlijn regelt ook de beperkte toegang tot die gegevens die op verzoek aan de betrokken nationale autoriteiten moet worden verschaft (het uitwisselingsmechanisme in noodgevallen of na een ongeval is het in Richtlijn 2002/59/EG gedefinieerde SafeSeaNet-systeem). Net als het nationaal loket valt SafeSeaNet onder de EU-regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens, met duidelijk omschreven beveiligings- en toegangsrechten.

De opsporings- en reddingsdiensten van de lidstaten zijn de betrokken nationale autoriteiten waaraan in het kader van deze richtlijn toegang wordt verschaft. In noodgevallen of bij een ongeval krijgen de opsporings- en reddingsautoriteiten onmiddellijke toegang tot de overeenkomstig Richtlijn 98/41/EG gerapporteerde informatie.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

5.1 Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende monitoring, evaluatie en rapportage

Het voorstel gaat vergezeld van een uitvoeringsplan met een opsomming van de stappen die moeten worden genomen om de vereenvoudigingsmaatregelen uit te voeren en van de belangrijkste technische en juridische knelpunten en termijnen.

¹² Verwijzing toevoegen na vaststelling.

Er zijn passende regelingen getroffen voor de monitoring en verslaglegging, zonder evenwel nieuwe rapportage- of administratieve verplichtingen op te leggen. De belangrijkste informatie inzake de vloot, ongevallen en de naleving van de regelgeving wordt verzameld in samenwerking met het EMSA, de groep van deskundigen inzake de veiligheid van passagiersschepen en op basis van de databank van het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (EMCIP). Aangezien de termijn voor de volledige cyclus van de geplande EMSA-uitvoeringsinspecties op vijf jaar wordt geraamd, moet de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen om de 7 jaar worden geëvalueerd.

5.2 Toelichtende stukken

Toelichtende stukken zijn niet vereist aangezien de voorgestelde vereenvoudigingen niet complex, noch van fundamentele aard zijn.

5.3 Toelichting bij de specifieke bepalingen van het voorstel

Definities en toepassingsgebied

Artikel 2 wordt gewijzigd om de definities zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG en met het voorstel voor een nieuwe richtlijn tot vervanging van Richtlijn 1999/35/EG. De verantwoordelijkheid van de passagiersregistratiebeambte wordt aangepast in het licht van de voorgestelde schrapping van de verplichting tot bewaring van informatie door de maatschappij.

Artikel 3 wordt gewijzigd teneinde de werkingssfeer van de richtlijn te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de definitie van havengebied als gedefinieerd in het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG.

Informatie betreffende opvarenden

Artikel 4 wordt gewijzigd om de verplichting om informatie over het aantal opvarenden binnen de maatschappij te bewaren te vervangen door de verplichting om die gegevens te verzamelen en mee te delen aan het nationaal loket of door te sturen via het automatisch identificatiesysteem.

Artikel 5 is aangevuld met de informatie over de nationaliteit van de opvarenden en gewijzigd om de verplichte bewaring van de lijsten van passagiers en bemanningsleden door de maatschappij te vervangen door de mededeling van die gegevens aan het nationaal loket. De lijst van de vereiste gegevens is vereenvoudigd, verduidelijkt en zoveel mogelijk afgestemd op de verplichte rapportering via het nationaal loket.

Artikel 6 wordt gewijzigd om de verwijzing naar de voorgestelde middelen voor gegevensoverdracht aan te passen en duidelijker te omschrijven welke verantwoordelijkheden de lidstaten dragen voor passagiersschepen die onder de vlag van een derde land varen.

Maatschappijen

Artikel 8 is aangepast om de nieuwe rol van de passagiersregistratiebeambte weer te geven (doorsturen i.p.v. bewaren van gegevens) en de verplichting voor de maatschappij om een passagiersregistratiesysteem op te zetten te schrappen. Het artikel wordt ook in overeenstemming gebracht met de EU-regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens en aangevuld met de bepaling dat persoonsgegevens worden vernietigd zodra de maatschappij ze aan het nationaal loket heeft doorgegeven (onverminderd andere rapportageverplichtingen).

Vrijstellingen

In artikel 9 wordt de achterhaalde uitzondering voor geregelde diensten die de Straat van Messina oversteken geschrapt. In het licht van de invoering van de elektronische overdracht

van gegevens en gezien de voorgestelde flexibiliteit voor de mededeling van het aantal opvarenden, is in artikel 9 de mogelijkheid om maatschappijen vrij te stellen van de verplichting om het aantal opvarenden mee te delen aan de bevoegde autoriteiten geschrapt.

Artikel 9 is ook gewijzigd om ervoor te zorgen dat het vrijstellingscriterium afgestemd is op de nabijheid van opsporings- en reddingsvoorzieningen, die niet meer in de definitie van beschutte wateren zijn opgenomen. Ten slotte wordt artikel 9 gewijzigd om de aanmelding van vrijstellingen te vereenvoudigen via een daartoe op te zetten databank en de procedures om verzet aan te tekenen tegen die vrijstelling te harmoniseren binnen deze richtlijn en met Richtlijn 2009/45/EG.

Lidstaten

Artikel 10 wordt gewijzigd om de verantwoordelijkheid van de lidstaten aan te passen aan de voorgestelde middelen voor gegevensoverdracht en aan de EU-regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens door de vaststelling van de voorwaarden voor de verwerking van gegevens door de lidstaten, de toegangsrechten en de bewaartermijnen.

Aanvullende bepalingen

In artikel 11 wordt de verplichting voor scheepvaartmaatschappijen om een registratiesysteem op te zetten overeenkomstig dit voorstel geschrapt. Het overeenkomstige lid 1 van artikel 12 wordt eveneens geschrapt.

Comité- en wijzigingsprocedure

De artikelen 12 en 13 zijn in overeenstemming gebracht met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Artikel 12 bis is toegevoegd om dezelfde reden (bevoegdheidsdelegatie).

Evaluatie

De evaluatie van de richtlijn is omschreven in een nieuw artikel 14 bis.

Wijziging van de bijlage van Richtlijn 2010/65/EU

Het voorstel bevat ook een aanvullende wijziging van de bijlage, deel A, bij Richtlijn 2010/65/EU, die voortvloeit uit de wijzigingen van Richtlijn 98/41/EG.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Nauwkeurige en tijdige informatie over het aantal opvarenden en hun identiteit is essentieel voor de voorbereiding en effectiviteit van opsporings- en reddingsoperaties. Bij een ongeval op zee kan een optimale en volledige samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van de betrokken staat of staten, de scheepvaartmaatschappij en haar vertegenwoordigers sterk bijdragen aan de effectiviteit van de operaties van de bevoegde autoriteiten. Een aantal aspecten van die samenwerking zijn geregeld bij Richtlijn 98/41/EG van de Raad¹⁵.
- (2) In het licht van de resultaten van de geschiktheidscontrole¹⁶ in het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) en de praktijkervaring, waaruit is gebleken dat de bevoegde autoriteiten niet altijd onmiddellijk over informatie over de opvarenden beschikken, moeten de huidige verplichtingen van Richtlijn 98/41/EG in overeenstemming worden gebracht met de verplichte elektronische overdracht van gegevens, die efficiënter en soepeler verloopt. Digitalisering zal ervoor zorgen dat informatie over grote aantallen passagiers in noodgevallen of na een ongeval sneller beschikbaar is.
- (3) De grote technologische vooruitgang die de jongste 17 jaar is geboekt op het gebied van communicatiemiddelen en het bewaren van gegevens over scheepsbewegingen,

¹³ PB C van , blz. .

¹⁴ PB C van , blz. .

¹⁵ Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

¹⁶ COM(2015) 508.

creëert mogelijkheden voor een betere monitoring van de scheepvaart via automatische identificatiesystemen (AIS) aan boord van schepen. Hierdoor zijn de kosten voor het gebruik van die functies aanzienlijk gedaald. Langs de Europese kusten zijn verschillende systemen voor de verplichte melding van schepen geïnstalleerd overeenkomstig de voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het EU-recht en de nationale wetgeving waarborgen dat schepen voldoen aan de voor die systemen geldende rapportageverplichtingen.

- (4) De verzameling, overdracht en uitwisseling van scheepsgegevens is mogelijk gemaakt, vereenvoudigd en geharmoniseerd door de nationale éénloketdienst (hierna: "nationaal loket") als bedoeld in Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ en SafeSeaNet als bedoeld in Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁸. De op grond van Richtlijn 98/41/EG vereiste informatie over de opvarenden moet derhalve worden geregistreerd via het nationaal loket, zodat de gegevens in noodgevallen of bij een ongeval onmiddellijk ter beschikking van de bevoegde autoriteiten kunnen worden gesteld.
- (5) Om de naleving van het evenredigheidsbeginsel te waarborgen, moeten kleinere exploitanten die nog geen beroep doen op het nationaal loket en die voornamelijk zeer korte binnenlandse reizen van minder dan 20 zeemijl uitvoeren (d.w.z. die slechts verplicht zijn het aantal opvarenden te registreren) kunnen kiezen of zij het aantal opvarenden meedelen via het nationaal loket of het AIS.
- (6) Om bij ongevallen enerzijds de ongerustheid bij verwanten en anderzijds onnodig tijdverlies in de consulaire bijstand en andere diensten te beperken, moet ook informatie over de nationaliteit van de opvarenden worden meegedeeld. De lijst van de voor reizen van meer dan 20 zeemijl vereiste gegevens moet worden vereenvoudigd, verduidelijkt en zoveel mogelijk worden afgestemd op de verplichte rapportering via het nationaal loket.
- (7) Rekening houdend met de beschikbaarheid van elektronische instrumenten voor de registratie van gegevens en het feit dat persoonsgegevens in ieder geval vóór het vertrek van het schip moeten worden verzameld, moet de termijn van 30 minuten waarin Richtlijn 98/41/EG op dit moment voorziet, worden beschouwd als de maximumtermijn, die slechts in uitzonderlijke gevallen mag worden gehanteerd.
- (8) Om de juridische duidelijkheid en samenhang met gerelateerde EU-regelgeving en met name Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁹ te bevorderen, moeten een aantal achterhaalde, dubbelzinnige en verwarrende verwijzingen worden bijgewerkt of geschrapt. Het begrip "zeewaardige" passagiersschepen moet worden vervangen door "passagiersschepen" en het begrip "beschutte zeegebieden" door duidelijk omschreven zeegebieden, als afgebakend overeenkomstig Richtlijn 2009/45/EG. De definitie van "passagiersregistratiebeambte" moet worden aangepast aan de nieuwe taakomschrijving, waarvan het bijhouden van informatie niet langer deel uitmaakt. De overeenkomstige eisen voor registratiesystemen van scheepvaartmaatschappijen moeten worden geschrapt.

¹⁷ Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1).

¹⁸ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

¹⁹ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

- (9) De lidstaten moeten verantwoordelijk blijven voor de verzameling van gegevens overeenkomstig de eisen van Richtlijn 98/41/EG en met name voor de nauwkeurige en tijdige registratie van die gegevens. In dit verband moeten controles worden uitgevoerd naar analogie met de willekeurige controles die nu voor registratiesystemen van scheepvaartmaatschappijen plaatsvinden.
- (10) Wanneer voor bepaalde maatregelen persoonsgegevens moeten worden verwerkt, moeten die maatregelen worden uitgevoerd overeenkomstig de EU-wetgeving inzake de verwerking van persoonsgegevens²⁰. Persoonsgegevens die worden verzameld in het kader van Richtlijn 98/41/EG mogen niet voor andere doeleinden worden verwerkt en gebruikt en niet langer worden bewaard dan nodig op grond van en gespecificeerd in Richtlijn 98/41/EG.
- (11) In het licht van het evenredigheidsbeginsel en aangezien passagiers er zelf baat bij hebben correcte informatie te verstrekken, volstaan de huidige instrumenten voor de verzameling van persoonsgegevens op basis van verklaringen door de passagiers zelf voor de toepassing van Richtlijn 98/41/EG. Tegelijk moeten elektronische registratie- en controlesystemen waarborgen dat voor elke opvarende unieke gegevens worden geregistreerd.
- (12) Om de transparantie te bevorderen en de aanmelding van vrijstellingen en afwijkingsverzoeken door de lidstaten te vergemakkelijken, dient de Commissie daartoe een databank op te zetten en bij te houden. In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden opgenomen.
- (13) De aan Commissie voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 98/41/EG verleende bevoegdheden moeten worden aangepast in het licht van de bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ingevoerde wijzigingen. Deze handelingen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²¹.
- (14) Om rekening te houden met ontwikkelingen op internationaal niveau en de transparantie te bevorderen, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag worden gedelegeerd aan de Commissie zodat zij wijzigingen van internationale instrumenten desgevallend kan uitsluiten van de werkingssfeer van die richtlijn en de voorwaarden kan vaststellen voor de toegang tot de databank van de Commissie met de door de lidstaten aangemelde vrijstellingen en afwijkingsverzoeken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Om met name te

²⁰ In het bijzonder Verordening (EU) nr. XXX/2016 van XXX (nummer en datum toevoegen na formele vaststelling) van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (algemene verordening gegevensbescherming) (referentie naar het PB toevoegen na de formele vaststelling) en Verordening (EG) nr. 451/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

²¹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde moment als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (15) Rekening houdend met de volledige monitoringcyclus van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, dient de Commissie de tenuitvoerlegging van Richtlijn 98/41/EG uiterlijk [zeven jaar na de datum als bedoeld in de tweede alinea van artikel 3, lid 1)] te evalueren en daarover verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad. De lidstaten moeten samenwerken met de Commissie om alle voor die evaluatie vereiste informatie te verzamelen.
- (16) In het licht van de wijzigingen van Richtlijn 98/41/EG moet informatie over opvarenden worden opgenomen in de lijst van meldingsformaliteiten als bedoeld in deel A van de bijlage bij Richtlijn 2010/65/EU.
- (17) De Richtlijnen 98/41/EG en 2010/65/EG moeten derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Richtlijn 98/41/EG

Richtlijn 98/41/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - (a) het tweede streepje wordt vervangen door:

"– "passagiersschip": schepen en hogesnelheidsvaartuigen die meer dan twaalf passagiers vervoeren;"
 - (b) het zesde streepje wordt vervangen door:

"– "passagiersregistratiebeambte": de verantwoordelijke persoon die door een maatschappij is aangewezen om aan de verplichtingen van de ISM-code te voldoen of een persoon die door de maatschappij verantwoordelijk is gemaakt voor de overdracht van de gegevens van personen die aan boord zijn gegaan van een passagiersschip van de maatschappij;"
 - (c) het negende streepje wordt vervangen door:

"– "beschut zeegebied": tegen de omstandigheden op volle zee beschut zeegebied dat is geselecteerd overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2009/45/EG;"
 - (d) in het tiende streepje wordt de inleidende zin vervangen door:

"– "geregelde dienst": een reeks tochten van schepen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven waarbij geen tussenliggende havens worden aangedaan;"
 - (e) de elfde alinea wordt vervangen door:

"– "derde land": een land dat geen lidstaat is;"
 - (f) het volgende twaalfde streepje wordt toegevoegd:

"– "havengebied": een gebied als gedefinieerd in artikel 2, onder r), van Richtlijn 2009/45/EG;"

(g) het volgende dertiende streepje wordt toegevoegd:

"– "plezierjacht/-vaartuig": vaartuig dat geen vracht en niet meer dan 12 passagiers vervoert en niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt, ongeacht de wijze van voortstuwing.";

(2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) het eerste streepje wordt vervangen door:

"– oorlogsschepen en troepentransportschepen;"

(b) het tweede streepje wordt vervangen door:

"– plezierjachten en -vaartuigen;"

(c) het volgende derde streepje wordt toegevoegd:

"– passagiersschepen die uitsluitend in havengebieden worden gebruikt.";

(3) Artikel 4, lid 2, wordt vervangen door:

"2. Vóór het vertrek van een passagiersschip wordt het aantal opvarenden meegedeeld aan de kapitein van dat schip en geregistreerd via het overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad* opgericht nationaal loket, dan wel via het Automatisch Identificatiesysteem meegedeeld aan de aangewezen autoriteit.

* Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1).";

(4) Artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

1. Voor elk passagiersschip dat vanuit een haven in een lidstaat een reis aanvat waarvan de afstand tussen het vertrekpunt en de volgende aanloophaven meer dan 20 zeemijl bedraagt, wordt de volgende informatie geregistreerd:

- de familienamen van de opvarenden,
- hun voornamen,
- hun geslacht,
- hun nationaliteit,
- hun geboortejaar
- door passagiers op eigen initiatief verstrekte informatie in verband met de behoefte aan speciale zorg of bijstand in noodsituaties.

2. De informatie wordt vóór het vertrek verzameld en bij het vertrek van het passagiersschip, d.w.z. ten laatste binnen 30 minuten na het vertrek van dat schip, geregistreerd bij het nationaal loket dat is opgericht overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2010/65/EU.

3. Persoonsgegevens die voor de toepassing van deze richtlijn worden verzameld, mogen niet voor andere doeleinden worden verwerkt en gebruikt.";

(5) Artikel 6, lid 2, wordt vervangen door:

"2. Voor schepen die onder de vlag van een derde land varen en die uit een haven buiten de Unie vertrekken naar een haven op het grondgebied van een lidstaat, moet de betrokken havenlidstaat de scheepvaartmaatschappij ertoe verplichten de in artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1, genoemde informatie te verstrekken overeenkomstig artikel 4, lid 2, en artikel 5, lid 2.";

(6) Artikel 8 wordt vervangen door:

"Artikel 8

Alle maatschappijen die de verantwoordelijkheid dragen voor de exploitatie van een passagiersschip moeten, wanneer dat vereist is op grond van de artikelen 4 en 5 van deze richtlijn, een passagiersregistratiebeambte aanstellen die belast wordt met de registratie van de in die artikelen bedoelde gegevens bij het nationaal loket dat is opgericht overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2010/65/EU of voor de terbeschikkingstelling van die informatie via een automatisch identificatiesysteem.

Overeenkomstig artikel 5 verzamelde persoonsgegevens worden door de maatschappij niet langer bewaard dan op grond van deze richtlijn noodzakelijk, namelijk tot het moment waarop die gegevens worden geregistreerd bij het overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2010/65/EU opgerichte nationaal loket. Onverminderd de meldingsverplichtingen, wordt de informatie vernietigd zodra ze niet meer nodig is om die verplichtingen na te komen.

Elke maatschappij zorgt ervoor dat nadere gegevens over passagiers die hebben verklaard in noodsituaties speciale zorg of bijstand nodig te hebben, naar behoren worden geregistreerd en vóór het vertrek van het passagiersschip aan de kapitein doorgegeven.";

(7) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

– de punten a) en b) worden geschrapt;

– punt c) wordt vervangen door:

"c) Een lidstaat kan passagiersschepen die, uitsluitend in beschutte zeegebieden waar de nabijheid van opsporings- en reddingsvoorzieningen gewaarborgd is, reizen uitvoeren tussen twee havens of van en naar dezelfde haven zonder daarbij tussenliggende aanloophavens aan te doen, vrijstellen van de verplichtingen uit hoofde van artikel 5.";

(b) in lid 3 worden de punten a) en b) vervangen door:

"a) De lidstaat stelt de Commissie onverwijld in kennis van zijn besluit om een vrijstelling te verlenen van de verplichtingen uit hoofde van artikel 5, met opgave van gegronde redenen daarvoor. De kennisgeving gebeurt door middel van een databank die daartoe door de Commissie wordt opgezet en bijgehouden. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen betreffende de toegangsvoorwaarden voor deze databank.

b) Indien de Commissie binnen zes maanden na de kennisgeving van mening is dat dit besluit niet gerechtvaardigd is of de mededinging kan schaden, kan zij de lidstaat door middel van een uitvoeringsbesluit verplichten zijn besluit te wijzigen of in te trekken. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

(c) in lid 4 wordt de derde alinea vervangen door:

"Het verzoek wordt bij de Commissie ingediend via de databank als bedoeld in lid 3. Indien de Commissie binnen zes maanden na een dergelijk verzoek van mening is dat de ontheffing niet gerechtvaardigd is of de mededinging kan schaden, kan zij de lidstaat door middel van een uitvoeringsbesluit verplichten af te zien van het voorgestelde besluit. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

(8) Artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10

De lidstaten controleren de nauwkeurigheid en tijdigheid van de op grond van deze richtlijn vereiste gegevensregistratie.

Elke lidstaat wijst de autoriteit aan die toegang krijgt tot de op grond van deze richtlijn vereiste informatie. De lidstaten zorgen ervoor dat de aangewezen autoriteit in geval van nood of na een ongeval onmiddellijk toegang heeft tot de op grond van deze richtlijn vereiste informatie.

Overeenkomstig artikel 5 verzamelde persoonsgegevens worden door de lidstaten niet langer bewaard dan nodig voor de toepassing van deze richtlijn, namelijk:

- (a) tot het moment waarop het betrokken schip zijn reis veilig heeft voltooid; of
- (b) in geval van nood of na een ongeval, tot het moment waarop de mogelijke onderzoeken en gerechtelijke procedures zijn afgerond.

Onverminderd andere meldingsverplichtingen, wordt de informatie vernietigd zodra ze hiervoor niet meer nodig is.";

(9) Artikel 11 wordt vervangen door:

"Artikel 11

1. Voor de toepassing van deze richtlijn worden de vereiste gegevens verzameld en geregistreerd op een manier die voor de passagiers bij het in- en/of uitschepen geen onnodige vertraging veroorzaakt.

2. Er wordt vermeden dat op eenzelfde of vergelijkbare route meermaals gegevens worden verzameld.";

(10) Artikel 12 wordt vervangen door:

"Artikel 12

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze richtlijn om wijzigingen van internationale instrumenten als bedoeld in artikel 2 uit te sluiten van het toepassingsgebied van de

richtlijn, doch alleen indien uit een evaluatie door de Commissie blijkt dat er een duidelijk risico bestaat dat de wijziging het in de EU-wetgeving vastgelegde niveau van maritieme veiligheid verlaagt of daarmee onverenigbaar is.";

- (11) het volgende artikel 12 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 12 bis

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen als bedoeld in de artikelen 9 en 12 vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend overeenkomstig de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in de artikelen 9 en 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 9 en 12 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een latere daarin genoemde datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn vastgesteld in het interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig de artikelen 9 en 12 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.
7. Een gedelegeerde handeling waarbij een wijziging van internationale instrumenten overeenkomstig artikel 12 van het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgesloten, wordt vastgesteld uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betreffende wijziging, of de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging. In de periode voorafgaand aan de inwerkingtreding van een dergelijke gedelegeerde handeling nemen de lidstaten geen initiatieven om die wijziging op te nemen in hun nationale wetgeving of om de wijziging van het betrokken internationaal instrument toe te passen.";

- (12) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 2 wordt als volgt vervangen:

"2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad* van toepassing.

* Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).";

(b) lid 3 wordt geschrapt;

(13) Het volgende artikel 14 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 14 bis

De Commissie evalueert de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en deelt de resultaten van die evaluatie [zeven jaar na de datum als bedoeld in de tweede alinea van artikel 3, lid 1)] mee aan het Europees Parlement en de Raad."

Artikel 2

Wijzigingen van de bijlage van Richtlijn 2010/65/EU

Aan deel A van de bijlage bij Richtlijn 2010/65/EG wordt het volgende punt 7 toegevoegd:

"7. Informatie betreffende opvarenden

Artikel 4, lid 2, en artikel 5, lid 2, van Richtlijn 98/41/EG van de Raad van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen (PB L 188 van 2.7.1998, blz. 35).

Artikel 3

Omzetting

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [12 maanden na de inwerkingtreding] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Die bepalingen worden toegepast vanaf [12 maanden na de inwerkingtreding].

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

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

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Artikel 5
Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter