



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 6.6.2016  
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kteřou se mění směrnice Rady 98/41/ES o registraci osob na palubách osobních lodí  
provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich a směrnice  
Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí  
připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### 1.1 Odůvodnění a cíle návrhu

V duchu programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a programu zlepšování právní úpravy a jakožto krok bezprostředně navazující na kontrolu účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí<sup>1</sup> Komise předkládá soubor návrhů, které mají využít identifikovaný potenciál ke zjednodušení.

Tato revize má zjednodušit a zefektivnit stávající regulační rámec pro bezpečnost osobních lodí v EU tak, aby i) byla v případech, kdy je to nezbytné a přiměřené, zachována pravidla EU; ii) aby bylo zaručeno jejich správné uplatňování; a iii) aby se zamezilo případnému překrývání povinností a vzniku nesrovnalostí mezi různými právními předpisy. Zastřešujícím cílem je vytvořit jasný, jednoduchý a aktuální právní rámec, který bude možné snadněji provádět, sledovat a vymáhat, čímž se zvýší celková úroveň bezpečnosti.

Směrnice Rady 98/41/ES<sup>2</sup> stanoví počítání a registraci všech cestujících a členů posádky na palubě osobních lodí, které provozují dopravu do přístavů v EU a z těchto přístavů. Snaží se zajistit, že bezpečnost cestujících nebude oslabována překračováním maximálního povoleného počtu osob na palubě a že bude možné v případě nehody účinně vést pátrací a záchranné akce.

Směrnice 98/41/ES byla prvním právním předpisem EU, který se zabýval informacemi o osobách na palubě. Od roku 1998 však vstoupily v platnost další právní předpisy EU a mezinárodní úmluvy, které se zabývají souvisejícími otázkami, a byly vyvinuty nové technologické systémy a nová řešení. Výsledkem jsou stále složitější a vzájemně se překrývající právní ustanovení o počítání, registraci a hlášení osob na palubě.

Přestože účinná pátrací a záchranná operace vyžaduje okamžitý přístup k přesným údajům o osobách na palubě, v praxi tomu tak vždy nebývá. Podle stávajících požadavků musí být tyto informace uloženy v systému společnosti a musí být – kdykoliv – pohotově dostupné, aby mohly být předány příslušnému orgánu, který je za pátrání a záchranu zodpovědný. Tento požadavek, který vznikl v roce 1998, opomíjí vývoj takových systémů, jako jsou SafeSeaNet<sup>3</sup> a vnitrostátní jednotný portál<sup>4</sup>, a vyžaduje, aby vnitrostátní příslušný orgán při mimořádné události zkontaktoval lodní společnost. Kromě toho zaznamenané údaje ne vždy obsahují informace o státní příslušnosti (tedy kromě jména, věku a pohlaví), a je tudíž obtížnější poskytovat pomoc obětem a jejich příbuzným.

---

<sup>1</sup> Výsledky této kontroly byly předloženy Evropskému parlamentu a Radě dne 16. října 2015 (COM(2015)508).

<sup>2</sup> Směrnice Rady 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich (Úř. věst. L 188, 2.7.1998, s. 35).

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>4</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich a o zrušení směrnice 2002/6/ES (Úř. věst. L 283, 29.10.2010, s. 1).

Provozovatelé, kteří tyto údaje již předávají do vnitrostátního jednotného portálu, proto musí informace poskytovat dvojmo. Na to poukázaly členské státy, které již v praxi využívají k plnění svých povinností podle směrnice 98/41/ES směrnici 2002/59/ES. Kromě toho zkušenosti s prováděním odhalily řadu dvojznačných definic a poměrně složité požadavky, což ztěžuje monitorování a vymáhání některých ustanovení.

Proto se navrhuje aktualizovat, objasnit a zjednodušit stávající požadavky na počítání a registraci cestujících a členů posádky na osobních lodích a zároveň zvýšit úroveň bezpečnosti, kterou tyto požadavky zajišťují. Tento přístup je zcela v souladu s programem REFIT Komise a jeho cílem je využít potenciál digitalizace zaznamenávání, předávání údajů, přístupu k údajům a jejich ochrany.

Návrh mění odpovídající definice a požadavky směrnice 98/41/ES.

## **1.2 Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Návrh je zcela v souladu se zjednodušujícími návrhy, jimiž se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES<sup>5</sup>, a s novou směrnicí, která nahrazuje směrnicí Rady 1999/35/ES<sup>6</sup>. Návrh je plně v souladu s doporučeními, která vyplývají z kontroly účelnosti, a s bílou knihou o budoucnosti dopravy z roku 2011<sup>7</sup>, která uznává, že je nutné modernizovat stávající legislativní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí.

## **1.3 Soulad s ostatními politikami unie**

Návrh plní program Komise pro zlepšování právní úpravy tím, že zaručuje, že jsou stávající právní předpisy jednoduché a jasné, nevytváří zbytečnou zátěž a drží krok s měnícím se politickým, společenským a technologickým vývojem. Rovněž usiluje o dosažení cílů strategie námořní dopravy do roku 2018<sup>8</sup> tím, že zaručuje kvalitní služby trajektové přepravy v rámci liniové osobní dopravy v EU.

# **2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

## **2.1 Právní základ**

Jelikož tento návrh nahrazuje stávající směrnicí, právním základem zůstává čl. 100 odst. 2 SFEU (bývalý čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES), který vymezuje opatření v oblasti námořní dopravy.

## **2.2 Subsidiarita**

Na žádost členských států<sup>9</sup> byly právní předpisy EU o bezpečnosti osobních lodí utvářeny převážně na základě mezinárodních požadavků a v reakci na řadu vážných nehod. I když byly

<sup>5</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

<sup>6</sup> Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1).

<sup>7</sup> Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM/2011/0144).

<sup>8</sup> Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 (KOM/2009/0008).

<sup>9</sup> Usnesení Rady ze dne 22. prosince 1994 o bezpečnosti trajektových plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících, (94/C 379/05), Úř. věst. č. C 379 ze dne 31.12.1994, s. 8.

požadavky týkající se informací o cestujících přijaty na mezinárodní úrovni, netýkají se osobních lodí, které provozují vnitrostátní plavby.

Návrh zaručuje, že jsou požadavky na registraci stanovené směrnicí 98/41/ES společně a jednotně uplatňovány na všechny lodě, které provozují dopravu do přístavů v EU a z těchto přístavů, čehož by nebylo možné dosáhnout jednostrannou akcí na úrovni členských států. Zaručuje, že směrnice 98/41/ES drží krok s právním a technologickým vývojem, a že tudíž nadále posiluje bezpečnost a usnadňuje pátrací a záchranné operace v případě, že dojde k nehodě.

Návrh také zaručuje, že ve vodách EU může pokračovat hospodářská soutěž za rovnocenných podmínek pro všechny provozovatele bez ohledu na jejich státní příslušnost nebo vlajku, pod níž plují jejich plavidla, a bez rozdílu mezi mezinárodními či vnitrostátními plavbami. Návrh zároveň objasňuje podmínky, za nichž je možné odchýlit se od požadavků směrnice 98/41/ES v případech, kdy to vyžadují místní provozní podmínky.

### **2.3 Proporcionalita**

S ohledem na nejnovější technologický a právní vývoj je návrh na odstranění zastaralých požadavků a překrývajících se ustanovení a na objasnění dvojznačných požadavků považován za jedinou přiměřenou a soudržnou možnost. Zaručuje, že je zachována a dále zvyšována vysoká úroveň bezpečnosti, a to pomocí elektronického přenosu údajů.

Konkrétněji se má za to, že požadavek, aby byly informace o osobách na palubě zaznamenávány ve stávajícím elektronickém systému (který při mimořádné události umožňuje příslušnému orgánu okamžitý přístup k údajům), představuje krok vpřed oproti stávající úrovni bezpečnosti, aniž by tím provozovatelům nebo vnitrostátním právním orgánům vznikly větší náklady.

V tomto kontextu se požadavek, aby byly schvalovány systémy registrace cestujících, ukázal jako zdroj značné pracovní zátěže pro některé vnitrostátní správní orgány. Tato pracovní zátěž a související náklady byly vyhodnoceny jako jednoznačně nadměrné, a to zejména vzhledem k úzké působnosti zmíněného požadavku, neboť ten se částečně překrývá s kódem ISM, a vzhledem k tomu, že je obtížné ověřit schválení bez existence jakýchkoli osvědčení. Požadavek týkající se systémů společností pro registraci cestujících by měl být odstraněn a důraz by měl být kladen na výsledky registrace, tedy na přesnost a včasnost záznamu údajů ve stávajících elektronických systémech.

Jak rovněž dokládají zkušenosti, je nanejvýš důležité, aby byly bezprostředně po nehodě k dispozici nejen údaje o počtu osob na palubě a jejich seznam, ale také údaje o jejich státní příslušnosti. Proto se navrhuje registrovat tyto informace na základě vlastního prohlášení cestujících, jako je tomu v současnosti u jiných informací. Tím se zaručí, že provozovatelům, kteří v současnosti takové informace nezaznamenávají, vzniknou v souvislosti se zadáním takových údajů jen okrajové náklady, případně že jim nevzniknou náklady žádné.

### **2.4 Volba nástroje**

V souladu se zásadou proporcionality zůstává směrnice nadále nejvhodnější formou pro dosažení identifikovaných cílů. Stanoví společné zásady a harmonizovanou úroveň bezpečnosti, zaručuje vymáhání pravidel, ale výběr praktických a technických postupů, které se mají použít, ponechává na členských státech. Současně ponechává každému členskému státu zodpovědnost za rozhodnutí o tom, jaké prováděcí nástroje nejlépe vyhovují jeho vnitřnímu systému.

V tomto ohledu bylo zjištěno, že nejvhodnějším právním řešením je návrh na změnu směrnice 98/41/ES. Alternativní možnost, aby byla navržena nová směrnice, byla zavržena kvůli omezenému počtu jasně identifikovatelných změn ve stávající směrnici.

### **3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

#### **3.1 Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti stávajících právních předpisů**

Kontrola účelnosti ukázala, že klíčové cíle právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí, jež se týkají bezpečnosti cestujících a vnitřního trhu, jsou celkově plněny a zůstávají vysoce relevantní. Právní rámec EU pro bezpečnost osobních lodí zajistil vysokou úroveň bezpečnosti osobních lodí v EU a rovné podmínky pro provozovatele, jakož i častější převody lodí mezi členskými státy. Kontrola účelnosti rovněž ukázala, že existuje prostor pro další zvyšování úrovně bezpečnosti, jakož i účinnosti a přiměřenosti některých regulačních požadavků. V řadě oblastí bylo doporučeno zjednodušit, objasnit či zrušit řadu dvojznačných, zastaralých nebo překrývajících se požadavků:

- a) odstranit dvojí požadavky na hlášení cestujících a sladit stávající ohlašovací požadavky pro všechny provozovatele, pokud jde o:
  - zaznamenávání informací o počtu osob na palubě ve stávajícím elektronickém systému, který při mimořádné události nebo nehodě umožní okamžitý přenos údajů příslušnému orgánu, namísto systému společnosti, a to před vyplutím z přístavu určení v EU nebo příplutím do něj;
  - zaznamenávání – u každé plavby delší než 20 námořních mil – požadovaných informací o posádce a cestujících ve stejném systému, jaký je uveden výše, namísto systému společnosti, a to před vyplutím z přístavu určení v EU nebo příplutím do něj. Je třeba objasnit definice požadavků na registraci cestujících ve směrnici 98/41/ES, např. délku plavby.
- b) zabránit překrývání a u každé plavby delší než 20 námořních mil požadovat, aby byla zaregistrována státní příslušnost cestujících a aby byla sdělena příslušnému orgánu, a to pomocí stejných prostředků a kritérií, jaké se použijí pro záznam a předání již získaných údajů o jméně, věku atd.;
- c) objasnit definice požadavků na registraci cestujících ve směrnici 98/41/ES, např. délku plavby;
- d) odstranit ze směrnice 98/41/ES požadavek týkající se schvalování systémů registrace cestujících;
- e) zefektivnit mechanismus hlášení výjimek/rovnocenných požadavků podle směrnice 2009/45/ES a směrnice 98/41/ES.

#### **3.2 Konzultace zúčastněných stran**

Vzhledem k technické povaze plánovaných návrhů byla jako nejvhodnější nástroj zvolena cílená konzultace. Odborníci z jednotlivých států byli konzultováni v rámci odborné skupiny pro bezpečnost osobních lodí. Bylo uspořádáno pracovní setkání, na něž byli pozváni zástupci členských států, jakož i výrobního odvětví a sdružení cestujících. Plánovaná opatření byla prezentována při řadě příležitostí. Kromě toho plán zveřejněný na webových stránkách

Europa<sup>10</sup> umožnil zúčastněným stranám, aby prostřednictvím internetového formuláře poskytly zpětnou vazbu.

Shrnutí konzultací i podrobná zpětná vazba k připomínkám, které byly vzneseny během konzultace, jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přiložen k tomuto návrhu. Plánovaná zjednodušující opatření byla podpořena převážnou většinou odborníků z jednotlivých států, ačkoli byla vznesena řada připomínek k přesnému znění některých návrhů. Všechny vznesené připomínky byly tudíž pečlivě přezkoumány a návrhy byly podle potřeby pozměněny. Kromě toho někteří odborníci vznesli dotazy k aspektům praktického a technického provádění, těmi se zabývá pracovní dokument útvarů Komise, který je přiložen k návrhu, a jsou začleněny do plánu provádění.

Zúčastněné strany z odvětví trvaly na tom, aby klíčové zásady současného právního rámce zůstaly beze změn (konkrétně ve vztahu k hlášení údajů samotnými cestujícími), zatímco sdružení cestujících vyzvalo ke zvýšení úrovně bezpečnosti a varovalo před jejím snižováním. Návrh proto zaručuje, že je zachována stávající úroveň bezpečnosti a že je v rozsahu, který umožňuje zjednodušující rámec, zvýšena (např. využitím stávajících elektronických systémů a objasněním, jak by měla být vypočtena prahová vzdálenost 20 námořních mil).

### **3.3 Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Tento přezkum vychází v první řadě z údajů shromážděných při kontrole účelnosti, které jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise s názvem „Úprava kursu: kontrola účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí“, který byl přijat dne 16. října 2015<sup>11</sup>.

Kromě údajů a konzultací, které se uskutečnily v rámci kontroly účelnosti, si příprava tohoto zjednodušujícího návrhu vyžádala vstup ze strany technických a právních odborníků v souvislosti s konkrétní formulací technických definic a návrhem jasného právního znění. Tyto odborné poznatky byly získány interně ve spolupráci s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost a odbornou skupinou pro bezpečnost osobních lodí. Jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, který je přiložen k tomuto návrhu.

### **3.4 Posouzení dopadů**

Návrh bezprostředně navazuje na kontrolu účelnosti, při níž byly podrobně vymezeny záležitosti ke zjednodušení a posouzen potenciál pro zjednodušení. Jak zdůrazňuje plán, plánovaná opatření buď nebudou mít podle očekávání žádné výrazné dopady (tedy nad rámec těch, které jsou nezměřitelné, např. právní jasnosti, jistoty či jednoduchosti), nebo nebyla určena žádná podstatně odlišná řešení. V souladu s pokyny Komise pro zlepšování právní úpravy nebylo provedeno plnohodnotné posouzení dopadů.

Ke zjednodušujícímu návrhu je nicméně přiložen pracovní dokument útvarů Komise, který připomíná doporučení, jež vyplynula z kontroly účelnosti, a vysvětluje navrhovaná řešení z technického i právního hlediska. Obsahuje shrnutí a zpětnou vazbu ke konzultaci zúčastněných stran, která byla provedena na podporu této iniciativy. Je k němu rovněž přiložen plán provádění.

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm).

<sup>11</sup> SWD(2015)197.

### 3.5 Účelnost právních předpisů a zjednodušování

Hlavním cílem tohoto návrhu je zaručit, že stávající právní předpisy slouží svému účelu. Díky využití dostupných prostředků elektronické komunikace bude možné dosáhnout cílů politiky účinněji a hospodárněji. Potenciál ke zjednodušení spočívá v první řadě v odstranění překrývajících se ohlašovacích povinností, neúměrných požadavků a v nezměřitelných dopadech, např. právní jasnosti, jistoty a zjednodušení.

Odvětví je zbytečně zatěžováno požadavky na dvojí ohlašování ze strany provozovatelů, kteří již předávají údaje o cestujících a posádce do vnitrostátního jednotného portálu. Pro ty provozovatele (v zásadě ty menší), kteří dosud výše zmíněné systémy nevyužívají, je plánován mírnější režim. Tyto společnosti provozují převážně velmi krátké vnitrostátní plavby (např. zaznamenávají informace pouze o počtu cestujících na palubě) a nemají počítačové systémy nebo internetové připojení.

Aby se zneutralizoval případný nárůst nákladů těchto provozovatelů, plánuje se, že by si mohli zvolit, zda předají údaje o počtu osob na palubě prostřednictvím automatického informačního systému, což je námořní vysílací systém, který přenáší signály s velmi vysokou rádiovou frekvencí. Díky tomu by mohlo místní pátrací a záchranné středisko kdykoli snadno získat údaje o počtu osob na palubě bez ohledu na dostupnost kontaktní osoby.

Členské státy nebudou muset schvalovat systémy společností pro registraci cestujících, budou však nadále odpovědné za to, že bude zaručeno, že jsou informace elektronicky shromažďovány a zaznamenávány přesně a včas.

### 3.6 Základní práva

Návrh nedoplňuje dodatečné kategorie ke kategoriím osobních údajů, které musí být shromažďovány a zaznamenávány podle stávajících požadavků směrnice 98/41/ES, ani tyto kategorie nemění. Jedinou výjimkou jsou v tomto ohledu informace o státní příslušnosti osob na palubě, které mají být podle návrhu z výše popsaných důvodů doplněny k již zaznamenaným informacím (tj. příjmení osob na palubě, jejich křestní jména nebo počáteční písmena křestních jmen, jejich pohlaví, údaj o věkové kategorii, do které daná osoba patří, nebo věku nebo roce narození a pokud o to cestující požádá, informace o potřebě zvláštní péče nebo pomoci při mimořádných situacích).

Směrnici 98/41/ES je nicméně nutné modernizovat v souladu s právním vývojem v oblasti ochrany údajů, zejména nařízením (EU) č. XXX/2016<sup>12</sup>. Ačkoli jsou v tomto ohledu jasně určeny kategorie údajů, účel a příjemci, není stanovena doba uchovávání údajů. Směrnice 98/41/ES vyžaduje, aby společnost neuchovávala osobní údaje déle, než je to nezbytně nutné pro účely uvedené směrnice, ale neuvádí, jak dlouhá by tato doba měla být. Zkušenosti s prováděním ukazují, že doba uchovávání údajů se v různých členských státech značně liší – od hodin, týdnů až po měsíce po (úspěšném) dokončení plavby. Proto se navrhuje stanovit v této směrnici dobu uchovávání údajů (aniž by tím byly dotčeny jiné právní požadavky, podle nichž jsou údaje shromažďovány pro jiné účely s jinými dobami uchovávání).

Kromě toho, i když směrnice stanoví, že registrační systémy společností musí být vhodně chráněny proti náhodnému nebo nezákonnému zničení nebo ztrátě, neoprávněné změně, prozrazení nebo neoprávněnému přístupu k nim, nezmiňuje se o právních předpisech EU

---

<sup>12</sup> Odkaz bude doplněn po přijetí.

o ochraně osobních údajů a neobsahuje ani žádné záruky ohledně dostupnosti osobních údajů. V tomto ohledu se má za to, že návrh představuje značné zlepšení, pokud jde o ochranu osobních údajů.

Kromě toho návrh nahrazuje požadavek, aby společnost uchovávala osobní údaje, požadavkem, aby byly takovéto údaje předávány do stávajícího elektronického systému, který je pro takovýto účel navržen (a aby byly osobní údaje po dokončení přenosu vymazány). Navrhovaný přenos do vnitrostátního jednotného portálu zajišťuje, že jsou splněny požadavky na důvěrnost (definované v článku 8 směrnice 2010/65/EU), a vyhovuje právním předpisům EU o ochraně osobních údajů. Stejně tak zajišťuje omezenou dostupnost takovýchto údajů, jež mají být na žádost poskytnuty relevantním vnitrostátním orgánům (mechanismem výměny při mimořádných událostech nebo po nehodě je systém SafeSeaNet definovaný ve směrnici 2002/59/ES). Stejně jako vnitrostátní jednotný portál vychází i systém SafeSeaNet z právních předpisů EU o ochraně údajů a vymezuje jasně definovaná práva na bezpečnost a přístup.

Relevantní vnitrostátní orgány, jimž je pro účely této směrnice udělen přístup k údajům, jsou orgány odpovědné za pátrání a záchranu určené členskými státy. Při mimořádné události nebo po nehodě mají orgány odpovědné za pátrání a záchranu na vyžádání okamžitě přístup k informacím hlášeným podle směrnice 98/41/ES.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

#### **5. OSTATNÍ PRVKY**

##### **5.1 Plán provádění a opatření pro monitorování, hodnocení a ohlašování**

K návrhu je přiložen plán provádění, jenž uvádí výčet akcí, které jsou nutné k provedení zjednodušujících opatření, a vymezuje hlavní technické, právní a časové problémy spojené s prováděním.

Byla určena vhodná opatření pro monitorování a ohlašování, aniž by vznikly nové ohlašovací povinnosti a administrativní zátěž. Klíčové informace o loďstvu, nehodách a dodržování předpisů budou shromažďovány za pomoci agentury EMSA, odborné skupiny pro bezpečnost osobních lodí a na základě databáze Evropské informační platformy pro námořní nehody (*European Marine Casualty Information Platform - EMCIP*). Vzhledem k tomu, že celý cyklus plánovaných prováděcích návštěv ze strany agentury EMSA bude podle odhadů trvat pět let, cyklus hodnocení právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí by měl být stanoven na sedm ročních intervalů.

##### **5.2 Vysvětlující dokumenty**

Vysvětlující dokumenty se nevyžadují, jelikož zjednodušující opatření nemají podstatnou či složitou povahu.

##### **5.3 Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

###### **Definice a oblast působnosti**

Článek 2 se mění tak, aby byly definice co nejvíce sladěny s návrhem, jímž se mění směrnice 2009/45/ES, a s návrhem nové směrnice, která nahrazuje směrnicí 1999/35/ES, a aby se sladila odpovědnost registrátora cestujících s návrhem na odstranění požadavku, aby společnost uchovávala informace požadované touto směrnicí.



Článek 3 se mění tak, aby se objasnila oblast působnosti směrnice a aby se sladila s definicí oblastí přístavu uvedenou v návrhu, jímž se mění směrnice 2009/45/ES.

### **Informace o osobách na palubě**

Článek 4 se mění tak, aby byl požadavek uchovávat informace o počtu cestujících na palubě ve společnosti nahrazen požadavkem, aby byly tyto informace zaznamenávány ve vnitrostátním jednotném portálu nebo předávány prostřednictvím automatického identifikačního systému.

Článek 5 se mění tak, že jsou do něj začleněny informace o státní příslušnosti osob na palubě, a požadavek, aby společnost uchovávala seznamy cestujících a členů posádky, je nahrazen požadavkem, aby tyto údaje byly zaznamenány ve vnitrostátním jednotném portálu. Je zjednodušen a objasněn seznam požadovaných údajů a je co nejvíce sladěn s požadavky na ohlašování do vnitrostátního jednotného portálu.

Článek 6 se mění tak, aby byl odkaz sladěn s navrhovanými způsoby přenosu údajů a aby byla objasněna odpovědnost členských států, pokud jde o osobní lodě plující pod vlajkou třetí země.

### **Společnosti**

Článek 8 se mění tak, aby odrážel novou úlohu registrátora cestujících (tj. že nemá údaje ukládat, ale předávat) a aby byl odstraněn požadavek, aby každá společnost zřídila systém pro registraci cestujících. Rovněž se mění tak, aby odrážel právní předpisy EU o ochraně osobních údajů, a stanoví, že společnost osobní údaje zničí, jakmile byly předány do jednotného portálu (aniž by tím byly dotčeny jiné ohlašovací povinnosti).

### **Výjimky**

Článek 9 se mění tak, aby byl odstraněn zastaralý odkaz na výjimku pro liniovou dopravu přes Messinskou úžinu. S ohledem na zavedení elektronického přenosu údajů a na navrhovanou pružnost, která umožňuje předávat údaje o počtu osob na palubě, se článek 9 mění tak, aby z něj byla odstraněna možnost osvobodit provozovatele od povinnosti předávat údaje o počtu osob na palubě příslušným orgánům.

Článek 9 se rovněž mění tak, aby zaručoval, že kritéria pro udělení výjimky odrážejí blízkost pátracích a záchranných zařízení, která již nejsou zahrnuta do nové definice chráněných mořských oblastí. Dále se článek 9 se mění tak, aby se zjednodušilo oznamování výjimek prostřednictvím databáze, která bude za tímto účelem zřízena a udržována, a aby se sladily postupy pro vznášení námitek vůči výjimkám podle této směrnice a podle směrnice 2009/45/ES.

### **Členské státy**

Článek 10 se mění tak, aby byla odpovědnost členských států sladěna s navrhovanými způsoby přenosu údajů a aby se zohlednily právní předpisy EU o ochraně osobních údajů tím, že se vymezí podmínky pro zpracování údajů členskými státy, práva na přístup k údajům a doby uchovávání údajů.

### **Doplňková ustanovení**

Článek 11 se mění tak, aby z něj byly odstraněny požadavky ohledně registračních systémů společností, které se s návrhem stávají nadbytečné. Rovněž se odstraňuje odpovídající čl. 12 odst. 1.

### **Postup projednávání ve výboru a pozměňovací postup**

Články 12 a 13 byly sladěny se Smlouvou o fungování Evropské unie. Ze stejného důvodu byl do textu doplněn článek 12a (výkon přenesení pravomoci).

### **Ustanovení o hodnocení**

Do textu byl doplněn článek 14a, který obsahuje ustanovení o hodnocení.

### **Změna přílohy směrnice 2010/65/EU**

Návrh obsahuje doplňkovou změnu části A přílohy směrnice 2010/65/EU, která je určena změnami provedenými ve směrnici 98/41/ES.

## Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kteřou se mění směrnice Rady 98/41/ES o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy, s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>13</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>14</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přesné a včasné informace o počtu osob na palubě lodi nebo o jejich totožnosti mají zásadní význam pro přípravu a účinnost pátracích a záchranných operací. V případě, že dojde k nehodě na moři, může plná a komplexní spolupráce mezi příslušnými vnitrostátními orgány zapojeného státu nebo zapojených států, provozovatelem lodě a jejich zástupci výrazně přispět k účinnosti operací příslušných orgánů. Některé aspekty této spolupráce jsou upraveny směrnicí Rady 98/41/ES<sup>15</sup>.
- (2) S ohledem na výsledky kontroly účelnosti v rámci programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT)<sup>16</sup> a zkušenosti s prováděním, z nichž je zřejmé, že informace o osobách na palubě nejsou příslušným orgánům vždy pohotově k dispozici, by měly být stávající požadavky směrnice 98/41/ES sladěny s požadavky na elektronické hlášení údajů, čímž se zvýší jejich účinnost a zmenší zátěž, kterou představují. Díky digitalizaci bude rovněž možné urychlit využití informací o značném počtu cestujících při mimořádné události nebo po nehodě.
- (3) Za posledních 17 let došlo ke klíčovému technologickému pokroku v oblasti komunikačních prostředků a ukládání údajů o pohybu lodí, díky čemuž je možné využívat na palubách lodí automatické identifikační systémy (AIS), a tím zdokonalit sledování lodí. V důsledku toho se výrazně snížily související náklady na vybavení, které je k provádění těchto funkcí nutné. V souladu s odpovídajícími pravidly

<sup>13</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>14</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>15</sup> Směrnice Rady 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich (Úř. věst. L 188, 2.7.1998, s. 35).

<sup>16</sup> COM(2015)508.

přijatými Mezinárodní námořní organizací (IMO) byla podél evropského pobřeží zřízena řada povinných systémů podávání zpráv týkajících se lodí. Právo Unie a jednotlivých států zajišťuje, aby v rámci těchto systémů lodě plnily povinné požadavky na hlášení.

- (4) Shromažďování, přenos a sdílení údajů o lodích bylo umožněno, zjednodušeno a harmonizováno díky vnitrostátnímu jednotnému portálu, který je uveden ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU<sup>17</sup>, a systému SafeSeaNet, která je uvedena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES<sup>18</sup>. Informace o osobách na palubě, které jsou vyžadovány směrnicí 98/41/ES, by proto měly být zaznamenávány ve vnitrostátním jednotném portálu, který v případě mimořádné události nebo nehody zajišťuje, že jsou údaje pohotově k dispozici příslušnému orgánu.
- (5) Aby byl zaručen soulad se zásadou proporcionality, menší provozovatelé, kteří dosud nevyužívají vnitrostátní jednotný portál a provozují dopravu především na velice krátkých vnitrostátních plavbách o délce do 20 námořních mil (to znamená, že mají povinnost zaznamenávat pouze počet cestujících na palubě), by měli mít možnost rozhodnout se, zda tento údaj zpřístupní prostřednictvím vnitrostátního jednotného portálu nebo automatického identifikačního systému.
- (6) Aby se snížily obavy příbuzných v případě nehody a zbytečná prodlení při poskytování konzulární pomoci a jiných služeb, měly by sdělované údaje obsahovat informace o státní příslušnosti osob na palubě. Měl by být zjednodušen a objasněn seznam požadovaných údajů u plaveb o délce nad 20 námořních mil a měl by být co nejvíce sladěn s požadavky na hlášení údajů do vnitrostátního jednotného portálu.
- (7) Vzhledem k dostupnosti elektronických prostředků k zaznamenávání údajů a skutečnosti, že by osobní údaje měly být v každém případě shromážděny před odplutím lodě, by třicetiminutové zpoždění, které je v současnosti stanoveno směrnicí 98/41/ES, mělo být považováno za maximální a mělo by být využíváno pouze ve výjimečných případech.
- (8) Aby se zvýšila právní jasnost a soudržnost se souvisejícími právními předpisy Unie a zejména směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES<sup>19</sup>, měla by být aktualizována či odstraněna řada zastaralých, dvojznačných a zavádějících odkazů. Pojem „námořní“ osobní loď by měl být nahrazen pojmem „osobní loď“ a pojem „chráněná mořská oblast“ by měl být nahrazen jasně definovanými námořními oblastmi, jejichž seznam poskytnou členské státy v souladu se směrnicí 2009/45/ES. Měla by být pozměněna definice „registrátora cestujících“, aby odrážela nové povinnosti, které již nezahrnují uchovávání informací. Měly by být odstraněny odpovídající požadavky týkající se systémů společností pro registraci cestujících.
- (9) Členské státy měly zůstat odpovědné za zaručení souladu s požadavky na registraci údajů podle směrnice 98/41/ES, zejména pokud jde o přesnost a včasnost registrace

---

<sup>17</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich a o zrušení směrnice 2002/6/ES (Úř. věst. L 283, 29.10.2010, s. 1).

<sup>18</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>19</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

údajů. V tomto ohledu by mělo být prováděno ověřování, a to obdobně jako náhodné kontroly, které jsou v současnosti stanoveny pro registrační systémy společností.

- (10) Pokud opatření zahrnují zpracování osobních údajů, toto zpracování se provádí v souladu s právními předpisy Unie o ochraně osobních údajů<sup>20</sup>. Osobní údaje shromážděné pro účely směrnice 98/41/ES by zejména neměly být zpracovávány a používány pro jiný účel a neměly by být uchovávány déle, než je nebytné pro účely vymezené ve směrnici 98/41/ES.
- (11) S ohledem na zásadu proporcionality a vzhledem k tomu, že je v nejlepším zájmu cestujících poskytovat pravdivé informace, je současný způsob shromažďování osobních údajů na základě vlastního prohlášení cestujících pro účely směrnice 98/41/ES dostačující. Současně by elektronická registrace a ověřování údajů měly zaručit, že jsou o každé osobě na palubě zaregistrovány jedinečné informace.
- (12) Aby se zvýšila transparentnost a aby se členským státům usnadnilo oznamování výjimek a žádostí o odchylku, měla by Komise za tímto účelem zřídit a spravovat databázi. Databáze by měla zahrnovat oznámená opatření v jejich navržené a přijaté podobě.
- (13) Vzhledem ke změnám zavedeným Smlouvou o fungování Evropské unie by měly být odpovídajícím způsobem aktualizovány pravomoci k provádění směrnice 98/41/ES svěřené Komisi. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>21</sup> by měly být přijaty prováděcí akty.
- (14) Aby se zohlednil vývoj na mezinárodní úrovni a zvýšila transparentnost, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o vyloučení změn mezinárodních nástrojů z působnosti této směrnice, je-li to nezbytné, a stanovení podmínek přístupu k databázi spravované Komisí s cílem přijímat od členských států oznámení výjimek a žádostí o odchylku. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce uspořádala vhodné konzultace včetně konzultací na odborné úrovni a aby byly tyto konzultace vedeny v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Aby se zejména zaručila rovnocenná účast na přípravě aktů v přenesené pravomoci, Evropský parlament a Komise přijímají všechny dokumenty ve stejném okamžiku jako odborníci členských států a tito odborníci mají systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, které se zabývají přípravou aktů v přenesené pravomoci.
- (15) S ohledem na celý monitorovací cyklus návštěv ze strany Evropské agentury pro námořní bezpečnost by Komise měla vyhodnotit provádění směrnice 98/41/ES nejpozději do [sedm let po datu uvedeném v čl. 3 odst. 1 druhém pododstavci] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly

---

<sup>20</sup> Zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXX/2016 ze dne XXX (číslo a datum se doplní po formálním přijetí) o ochraně osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (obecné nařízení o ochraně údajů) (odkaz na Úř. věst. se doplní po formálním přijetí) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

<sup>21</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.

- (16) Aby se zohlednily změny zavedené směrnicí 98/41/ES, měly by být informace o osobách na palubě začleněny do seznamu ohlašovacích formalit, který je uveden v části A přílohy směrnice 2010/65/EU.
- (17) Směrnice 98/41/ES a 2010/65/EU by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1* **Změny směrnice 98/41/ES**

Směrnice 98/41/ES se mění takto:

- 1) článek 2 se mění takto:
  - a) druhá odrážka se nahrazuje tímto:

„— ‚osobní lodí‘ rozumí loď nebo rychlé plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících,“;
  - b) šestá odrážka se nahrazuje tímto:

„— ‚registrátorem cestujících‘ rozumí odpovědná osoba určená společností k plnění závazků předpisu ISM nebo osoba určená společností k předávání údajů o osobách, které se nalodí na palubu lodi společnosti,“;
  - c) devátá odrážka se nahrazuje tímto:

„— ‚chráněnou mořskou oblastí‘ rozumí námořní oblast, v níž mohou provozovat činnost plavidla třídy D, která je uvedena v čl. 4 odst. 2 směrnice 2009/45/ES,“;
  - d) v desáté odrážce se úvodní věta nahrazuje tímto:

„— ‚liniovou dopravou‘ rozumí řada plaveb lodí provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy, nebo řada plaveb z přístavu a do stejného přístavu zpět bez mezipřistání bud’“;
  - e) jedenáctý pododstavec se nahrazuje tímto:

„— ‚třetí zemí‘ rozumí každá země, která není členským státem,“;
  - f) doplňuje se dvanáctá odrážka, která zní:

„— ‚oblastí přístavu‘ rozumí oblast definovaná v čl. 2 písm. r) směrnice 2009/45/ES,“;
  - g) doplňuje se třináctá odrážka, která zní:

„— ‚rekreační jachtou / rekreačním plavidlem‘ rozumí plavidlo, které nepřevazuje náklad a více než 12 cestujících pro obchodní účely bez ohledu na druh pohonu.“;
- 2) článek 3 se mění takto:
  - a) první odrážka se nahrazuje tímto:

„— ‚válečných lodí a lodí pro přepravu vojska,“;

- b) druhá odrážka se nahrazuje tímto:  
„— rekreačních jachet a plavidel,“;
- c) doplňuje se třetí odrážka, která zní:  
„— osobních lodí provozovaných výlučně v oblastech přístavů.“;
- 3) v článku 4 se odstavec 2 nahrazuje tímto:  
„2. Před vyplutím osobní lodě je počet osob na lodi sdělen veliteli osobní lodi a zaznamenán v jednotném portálu zřízeném podle článku 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU\* nebo zpřístupněn určenému orgánu prostřednictvím automatického identifikačního systému.

---

\*Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich a o zrušení směrnice 2002/6/ES (Úř. věst. L 283, 29.10.2010, s. 1).“;

- 4) článek 5 se nahrazuje tímto:

#### *„Článek 5*

1. Pro každou osobní loď vyplouvající z přístavu nacházejícího se v některém členském státě s cílem podniknout cestu, při níž vzdálenost mezi místem vyplutí a dalším přístavem, v němž se má loď zastavit, přesahuje dvacet mil, se zaznamenávají tyto informace:

- příjmení osob na palubě lodi;
- křestní jména osob na palubě lodi;
- pohlaví osob na palubě lodi,
- státní příslušnost osob na palubě lodi,
- rok narození osob na palubě lodi,
- požádá-li o to cestující, také informace o zvláštní péči nebo pomoci v nouzových situacích.

2. Tyto informace jsou shromažďovány před vyplutím lodi a zaznamenány ve vnitrostátním portálu zřízeném podle článku 5 směrnice 2010/65/EU ihned po vyplutí lodi, avšak nejpozději 30 minut po vyplutí lodi.

3. Osobní údaje shromážděné pro účely této směrnice by neměly být zpracovány ani použity pro jakýkoli jiný účel.“;

- 5) v článku 6 se odstavec 2 nahrazuje tímto:  
„2. U každé osobní lodi plující pod vlajkou třetí země vyplouvající z přístavu nacházejícího se mimo Unii a směřující do přístavu nacházejícího se v členském státě požaduje tento členský stát, aby společnost zabezpečila získání informací uvedených v čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1, jak je stanoveno v čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 2.“;

- 6) článek 8 se nahrazuje tímto:

## „Článek 8

Každá společnost odpovědná za provozování osobní lodě jmenuje v případech, kdy to vyžadují články 4 a 5 této směrnice, registrátora cestujících odpovědného za zaznamenání informací uvedených ve zmíněných ustanoveních v jednotném portálu zřízeném podle článku 5 směrnice 2010/65/EU nebo za zpřístupnění těchto informací prostřednictvím automatického identifikačního systému.

Osobní údaje shromážděné v souladu s článkem 5 společnost neuchovává déle, než je nutné pro účely této směrnice, konkrétně do okamžiku, kdy jsou údaje zaznamenány v jednotném portálu zřízeném podle článku 5 směrnice 2010/65/EU. Aniž jsou dotčeny jiné ohlašovací povinnosti, jakmile již informace nejsou pro tento účel potřeba, zničí se.

Každá společnost zajistí, aby informace o cestujících, kteří vyjádřili potřebu zvláštní péče nebo pomoci v mimořádných událostech, byly řádně zaznamenány a sděleny veliteli osobní lodě před jejím vyplutím.“;

7) článek 9 se mění takto:

a) odstavec 2 se mění takto:

– písmena a) a b) se zrušují;

– písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) U osobní lodě plující výlučně v chráněných mořských oblastech, v nichž je zaručena blízkost pátracích a záchranných zařízení, a mezi dvěma přístavy nebo z přístavu a do stejného přístavu zpět bez mezipřistání může členský stát tuto loď osvobodit od povinností stanovených v článku 5.“;

b) v odstavci 3 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) členský stát bez odkladu oznámí Komisi své rozhodnutí udělit výjimku nebo odchylku od povinností stanovených v článku 5, přičemž rozhodnutí řádně odůvodní. Toto oznámení se provede prostřednictvím databáze zřízené a spravované Komisí za tímto účelem. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, pokud jde o přístup k této databázi;

b) posoudí-li Komise toto rozhodnutí do šesti měsíců od oznámení jako neodůvodněné nebo mající možné nepříznivé důsledky pro hospodářskou soutěž, může prostřednictvím prováděcího aktu požádat členský stát o změnu nebo o odvolání jeho rozhodnutí. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.“;

c) v odstavci 4 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Žádost se Komisi předloží prostřednictvím databáze uvedené v odstavci 3. Pokud Komise do šesti měsíců od předložení žádosti dojde k názoru, že odchylka je neodůvodněná nebo by mohla mít nepříznivé důsledky pro hospodářskou soutěž, může prostřednictvím prováděcího aktu požádat členský stát o změnu nebo o nepřijetí navrhovaného rozhodnutí. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.“;

8) článek 10 se nahrazuje tímto:



### *„Článek 10*

Členský stát ověří přesnost a včasnost registrace údajů požadovaných touto směrnicí.

Každý členský stát určí orgán, který bude mít přístup k informacím požadovaným podle této směrnice. Členské státy zaručí, že při mimořádné události nebo po nehodě bude mít tento určený orgán okamžitý přístup k informacím požadovaným touto směrnicí.

Osobní údaje shromážděné v souladu s článkem 5 nesmějí být členskými státy uchovávané déle, než je pro účely této směrnice nezbytné, tedy:

- a) do okamžiku, kdy dotčená loď bezpečně dokončila plavbu nebo
- b) při mimořádné události nebo po nehodě až do okamžiku, kdy je dokončeno případné vyšetřování nebo soudní řízení.

Aniž jsou dotčeny jiné ohlašovací povinnosti, jakmile již informace nejsou pro tyto účely potřeba, zničí se.“;

- 9) článek 11 se nahrazuje tímto:

### *„Článek 11*

1. Pro účely této směrnice se požadované údaje shromažďují a zaznamenávají tak, aby cestující nastupující na plavidlo a/nebo vystupující z plavidla nebyli nepatřičně zdržováni.

2. Je třeba vyhnout se tomu, aby byly údaje na stejných nebo podobných trasách shromažďovány několikrát.“;

- 10) článek 12 se nahrazuje tímto:

### *„Článek 12*

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, jimiž se mění tato směrnice s cílem vyloučit z její působnosti jakékoli změny mezinárodních nástrojů uvedených v článku 2, pouze tehdy, je-li na základě hodnocení provedeného Komisí jasně patrné, že existuje riziko, že mezinárodní změna sníží úroveň námořní bezpečnosti zajišťovanou námořními právními předpisy Unie nebo že bude změna s těmito předpisy neslučitelná.“;

- 11) vkládá se nový článek 12a, který zní:

### *„Článek 12a*

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 9 a 12, a to s výhradou podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v člancích 9 a 12 se na Komisi přenesou na dobu neurčitou, která začne plynout od [datum vstupu v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v člancích 9 a 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Nabývá účinku dnem po zveřejnění rozhodnutí

v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu datu, které je v něm stanoveno. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci se Komise poradí s odborníky, které určí každý členský stát v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 9 a 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

7. Akt v přenesené pravomoci, jímž se z působnosti této směrnice vylučuje jakákoli změna mezinárodních nástrojů v souladu s článkem 12, se přijme alespoň tři měsíce předtím, než skončí platnost doby, která je mezinárodně stanovena pro tichý souhlas s dotčenou změnou, nebo před plánovaným datem vstupu zmíněné změny v platnost. V době před vstupem takového aktu v přenesené pravomoci v platnost se členské státy zdrží jakékoli iniciativy, která by měla změnu začlenit do vnitrostátních právních předpisů nebo která by měla změnu uplatnit na dotčený mezinárodní nástroj.“;

12) článek 13 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011\*.

---

\* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

b) odstavec 3 se zrušuje;

13) vkládá se nový článek 14a, který zní:

#### *„Článek 14a*

Komise vyhodnotí provádění této směrnice a nejpozději do [sedm let po datu uvedeném v čl. 3 odst. 1 druhém pododstavci] předloží výsledky hodnocení Evropskému parlamentu a Radě.“.

#### *Článek 2*

#### **Změny přílohy směrnice 2010/65/EU**

V části A přílohy směrnice 2010/65/EU se doplňuje nový bod 7, který zní:

„7. Informace o osobách na palubě

Ustanovení čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 2 směrnice Rady 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich (Úř. věst. L 188, 2.7.1998, s. 35).“.

*Článek 3*  
**Provedení**

1. Nejpozději do [12 měsíců po datu vstupu v platnost] členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí jejich znění Komisi.

Budou uvedená ustanovení uplatňovat od [12 měsíců po datu vstupu v platnost].

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 4*  
**Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 5*  
**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda/předsedkyně*