



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1 Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT της Επιτροπής και του θεματολογίου για τη βελτίωση της νομοθεσίας και ως άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων¹, η Επιτροπή παρουσιάζει μια σειρά προτάσεων; με στόχο να αξιοποιήσει τις διαπιστωθείσες δυνατότητες απλούστευσης.

Η παρούσα αναθεώρηση αποσκοπεί στην απλούστευση και τον εξορθολογισμό του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, ώστε να i) να τηρούνται οι κανόνες της ΕΕ, εφόσον είναι αναγκαίοι και αναλογικοί, ii) να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή τους και iii) να εξαιρεθούν πιθανές αλληλεπικαλύψεις υποχρεώσεων και ανακολουθίες μεταξύ συναφών νομοθετικών πράξεων. Πρωταρχικός στόχος είναι η πρόβλεψη σαφούς, απλού και επικαιροποιημένου νομικού πλαισίου το οποίο θα καταστήσει ευκολότερες τις διαδικασίες εφαρμογής, παρακολούθησης και επιβολής και, ως εκ τούτου, θα αυξήσει το συνολικό επίπεδο ασφάλειας.

Η οδηγία 98/41/ΕΚ² του Συμβουλίου προβλέπει την καταμέτρηση και την καταγραφή των επιβατών και του πληρώματος επιβατηγών πλοίων που εκτελούν δρομολόγια από και προς λιμένες της ΕΕ. Έχει στόχο να διασφαλιστεί ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των επιβατών λόγω υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού επιβαινόντων και ότι η αναζήτηση και η διάσωση ύστερα από ατύχημα μπορούν να αντιμετωπιστούν πιο αποτελεσματικά.

Η οδηγία 98/41/ΕΚ ήταν η πρώτη νομοθετική πράξη της ΕΕ που αφορά τις πληροφορίες σχετικά με τους επιβαίνοντες. Από το 1998, ωστόσο, τέθηκαν σε ισχύ άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ και διεθνείς συμβάσεις που αφορούν συναφή θέματα και αναπτύχθηκαν νέα τεχνολογικά συστήματα και λύσεις. Αυτό οδηγεί σε ολοένα και πιο περίπλοκες και επικαλυπτόμενες νομικές διατάξεις όσον αφορά την καταμέτρηση, την καταγραφή και την υποβολή στοιχείων των επιβαινόντων.

Μολοντί για να είναι αποτελεσματική μια επιχείρηση έρευνας και διάσωσης απαιτείται άμεση πρόσβαση σε ακριβή δεδομένα όσον αφορά τους επιβαίνοντες, η πείρα έχει δείξει ότι αυτό δεν συμβαίνει πάντοτε. Σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, οι εν λόγω πληροφορίες πρέπει να αποθηκεύονται στο σύστημα της εταιρείας και να είναι — ανά πάσα στιγμή — διαθέσιμες προς διαβίβαση στην αρμόδια για την έρευνα και τη διάσωση αρχή. Στην απαίτηση αυτή, η οποία χρονολογείται από το 1998, δεν λαμβάνεται υπόψη η ανάπτυξη συστημάτων, όπως το SafeSeaNet³ και η εθνική ενιαία θυρίδα⁴, και χρειάζεται η εθνική

¹ Τα αποτελέσματα του ελέγχου κοινοποιήθηκαν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 16 Οκτωβρίου 2015 (COM(2015)508).

² Οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35).

³ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

⁴ Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από

αρμόδια αρχή να έρχεται σε επαφή με τη ναυτιλιακή εταιρεία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, τα καταγραφόμενα δεδομένα δεν περιλαμβάνουν πάντοτε πληροφορίες σχετικά με την ιθαγένεια (δηλαδή, πέραν του ονοματεπώνυμου, της ηλικίας και του φύλου), καθιστώντας τη βοήθεια που παρέχεται στα θύματα και τους συγγενείς τους περισσότερο δυσχερή.

Κατά συνέπεια, οι φορείς που ήδη διαβιβάζουν τα εν λόγω δεδομένα στην εθνική ενιαία θυρίδα αναγκάζονται να αναφέρουν σε δύο συστήματα. Αυτό έχει επισημανθεί από τα κράτη μέλη που ήδη χρησιμοποιούν στην πράξη την οδηγία 2002/59/EK, προκειμένου να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από την οδηγία 98/41/EK. Επιπλέον, βάσει της πείρας που αποκομίστηκε από την εφαρμογή, προκύπτουν ορισμένοι ασαφείς ορισμοί και ορισμένες αρκετά περίπλοκες απαιτήσεις, γεγονός που δυσχεραίνει την παρακολούθηση και την επιβολή ορισμένων διατάξεων.

Προτείνεται, συνεπώς, να επικαιροποιηθούν, να αποσαφηνισθούν και να απλουστευθούν οι ισχύουσες απαιτήσεις για την καταμέτρηση και την καταγραφή των επιβατών και του πληρώματος επιβατηγών πλοίων και, ταυτόχρονα, να βελτιωθεί το προβλεπόμενο επίπεδο ασφάλειας. Αυτό συνάδει πλήρως με το πρόγραμμα REFIT της Επιτροπής και αποσκοπεί στην αξιοποίηση της δυνατότητας ψηφιακής καταγραφής, διαβίβασης και προστασίας των δεδομένων, καθώς και πρόσβασης σε αυτά.

Η πρόταση τροποποιεί τους αντίστοιχους ορισμούς και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της οδηγίας 98/41/EK.

1.2 Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η πρόταση είναι απολύτως σύμφωνη με τις προτάσεις απλούστευσης για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ και με τη νέα οδηγία για την αντικατάσταση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου⁶. Η πρόταση ευθυγραμμίζεται πλήρως με τις συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για το μέλλον των μεταφορών⁷ στην οποία αναγνωρίζεται η ανάγκη εκσυγχρονισμού της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.

1.3 Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Η πρόταση ανταποκρίνεται στο θεματολόγιο της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, διασφαλίζοντας ότι η ισχύουσα νομοθεσία είναι απλή και σαφής, ότι δεν δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο και ότι συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Ανταποκρίνεται επίσης στους στόχους της στρατηγικής για τις

λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/EK (EE L 283 της 29.10.2010, σ. 1).

⁵ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

⁶ Οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά το- το και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (EE L 138 της 1.6.1999, σ. 1).

⁷ Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM/2011/0144).

θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018⁸ με τη διασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών πορθμείων στις τακτικές ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

2.1 Νομική βάση

Δεδομένου ότι η πρόταση αντικαθιστά την ισχύουσα οδηγία, η νομική βάση παραμένει το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 80 παράγραφος 2 της ΣΕΚ), στο οποίο προβλέπεται η λήψη μέτρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

2.2 Επικουρικότητα

Κατόπιν αιτήματος των κρατών μελών⁹, η νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων έχει διατυπωθεί και διαμορφωθεί κυρίως σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις και λαμβάνοντας υπόψη αρκετά σοβαρά ατυχήματα. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τις πληροφορίες για με τους επιβάτες έχουν εγκριθεί σε διεθνές επίπεδο, όχι όμως για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Με την πρόταση εξασφαλίζεται η κοινή και συνεκτική εφαρμογή των απαιτήσεων καταγραφής που θεσπίστηκαν με την οδηγία 98/41/ΕΚ για όλα τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς και από λιμένες της ΕΕ, γεγονός που δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με μονομερή δράση σε επίπεδο κρατών μελών. Διασφαλίζεται ότι η οδηγία 98/41/ΕΚ συμβαδίζει με τις νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις και, ως εκ τούτου, εξακολουθεί να ενισχύει την ασφάλεια και να διευκολύνει τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος.

Με την πρόταση διασφαλίζεται επίσης ότι ο ανταγωνισμός εξακολουθεί να διεξάγεται επί ίσοις όροις στα ύδατα της ΕΕ για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους ή τη σημαία που φέρουν τα πλοία και τα σκάφη τους και χωρίς διάκριση μεταξύ διεθνών και εσωτερικών δρομολογίων. Ταυτόχρονα, με την πρόταση αποσαφηνίζονται οι όροι για την χορήγηση παρεκκλίσεων από τις απαιτήσεις της οδηγίας 98/41/ΕΚ, εφόσον το επιτάσσουν οι τοπικές συνθήκες εκμετάλλευσης.

2.3 Αναλογικότητα

Με βάση τις πλέον πρόσφατες τεχνολογικές και νομικές εξελίξεις, η πρόταση για την κατάργηση των παρωχημένων απαιτήσεων και των επικαλύψεων και για την αποσαφήνιση ασαφών απαιτήσεων θεωρείται η μόνη αναλογική και συνεκτική επιλογή. Εξασφαλίζει τη διατήρηση του υφιστάμενου υψηλού επιπέδου ασφάλειας και την περαιτέρω βελτίωσή του με τη χρήση μέσων ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων.

Ειδικότερα, η απαίτηση καταχώρισης των πληροφοριών σχετικά με τους επιβαίνοντες σε υφιστάμενο ηλεκτρονικό σύστημα (το οποίο, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επιτρέπει καθιστά δυνατή την άμεση πρόσβαση στα δεδομένα από την αρμόδια αρχή) θεωρείται ότι συνιστά άλμα προόδου σε σύγκριση με το σημερινό επίπεδο ασφάλειας, χωρίς να επιφέρει σημαντικές δαπάνες στους φορείς εκμετάλλευσης και τις εθνικές διοικήσεις.

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM/2009/0008).

⁹ Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994, για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών «Roll-on/Roll-off», (94/C 379/05), ΕΕ C 379 της 31.12.94, σ. 8.

Εν προκειμένω, η απαίτηση έγκρισης των συστημάτων καταγραφής επιβατών αποδείχθηκε ότι δημιούργησε σημαντικό φόρτο εργασίας σε ορισμένες εθνικές υπηρεσίες. Αυτός ο φόρτος εργασίας και οι αντίστοιχες δαπάνες κρίθηκαν σαφώς υπερβολικά ως προς με το περιορισμένο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω απαίτησης, εφόσον αυτό επικαλύπτει μερικώς τον κώδικα ISM, και δεδομένης της δυσκολίας επαλήθευσης της έγκρισης ελλείψει πιστοποιητικών. Πρέπει να καταργηθεί η απαίτηση σχετικά με τα συστήματα καταγραφής επιβατών των εταιρειών και να δοθεί έμφαση στις επιδόσεις της καταγραφής, δηλαδή στην ακριβή και έγκαιρη καταχώριση των δεδομένων στα υφιστάμενα ηλεκτρονικά συστήματα.

Επιπλέον, η πείρα έχει δείξει ότι είναι εξαιρετικά σημαντική η διάθεση, από το αρχικό στάδιο μετά την εκδήλωση ατυχήματος, τόσο του αριθμού και του καταλόγου των επιβαινόντων όσο και της ιθαγένειάς τους. Επομένως, προτείνεται η καταγραφή αυτών των πληροφοριών βάσει υπεύθυνης δήλωσης των επιβατών, όπως ισχύει επί του παρόντος για άλλες πληροφορίες. Με αυτόν τον τρόπο θα εξασφαλιστεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης που επί του παρόντος δεν καταγράφουν τις εν λόγω πληροφορίες θα επιβαρυνθούν με μηδενικές ή οριακές δαπάνες που σχετίζονται με την καταχώριση των πρόσθετων αυτών δεδομένων.

2.4 Επιλογή του νομικού μέσου

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οδηγία θεωρείται ως το πλέον κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων. Καθιερώνει κοινές αρχές και εναρμονισμένο επίπεδο ασφάλειας, εξασφαλίζει την επιβολή των κανόνων, ενώ αφήνει στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους την επιλογή των εφαρμοστέων πρακτικών και τεχνικών διαδικασιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, επαφίει στην αρμοδιότητα κάθε κράτους μέλους να αποφασίζει τα μέσα εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό του σύστημα.

Στο πλαίσιο αυτό, θεωρήθηκε ότι ο προσήκων τύπος νομικής πράξης είναι η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41/ΕΚ. Η εναλλακτική επιλογή περί πρότασης νέας οδηγίας απορρίφθηκε, λόγω του περιορισμένου αριθμού σαφώς ταυτοποιήσιμων αλλαγών στην τρέχουσα οδηγία.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

3.1 Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας

Ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι, σε γενικές γραμμές, οι βασικοί στόχοι της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία που αφορούν την ασφάλεια των επιβατών και την εσωτερική αγορά πληρούνται και παραμένουν πολύ σημαντικοί. Το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τη διασφάλιση κοινού επιπέδου ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία εντός της ΕΕ, ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης, καθώς και την αύξηση της μετανολόγησης πλοίων μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, βάσει του ελέγχου καταλληλότητας, υπάρχει περιθώριο περαιτέρω βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας, καθώς και της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας ορισμένων κανονιστικών απαιτήσεων. Σε ορισμένους τομείς διατυπώθηκαν συστάσεις για την απλούστευση, την αποσαφήνιση και την κατάργηση ορισμένων ασαφών, παρωχημένων ή αλληλεπικαλυπτόμενων απαιτήσεων:

- α) Κατάργηση των απαιτήσεων υποβολής στοιχείων των επιβατών σε δύο συστήματα και εναρμόνιση των υφιστάμενων απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης με τις εξής προβλέψεις:

- Καταχώριση των πληροφοριών για τον αριθμό των επιβαινόντων σε υφιστάμενο ηλεκτρονικό σύστημα — αντί στο σύστημα της εταιρείας — το οποίο, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ατυχήματος, καθιστά δυνατή την άμεση διαβίβαση των δεδομένων στην αρμόδια αρχή, πριν τον απόπλου και πριν τον κατάπλου σε κάθε λιμένα κατάπλου της ΕΕ.
 - Καταχώριση των απαιτούμενων πληροφοριών σχετικά με το πλήρωμα και τους επιβάτες — για κάθε ταξίδι πέραν των 20 ναυτικών μιλίων — στο προαναφερθέν σύστημα, αντί στο σύστημα της εταιρείας, πριν τον απόπλου και πριν τον κατάπλου σε κάθε λιμένα απόπλου της ΕΕ. Αποσαφήνιση των ορισμών για τις απαιτήσεις καταγραφής επιβατών στην οδηγία 98/41/ΕΚ, π.χ. διάρκεια του ταξιδιού.
- β) Αποφυγή αλληλεπικαλύψεων και απαίτηση — για κάθε ταξίδι πέραν των 20 ναυτικών μιλίων — καταχώρισης και διαβίβασης της ιθαγένειας των επιβατών στην αρμόδια αρχή, με τα ίδια μέσα και τα ίδια κριτήρια με εκείνα που ισχύουν για την καταχώριση και διαβίβαση δεδομένων που ήδη απαιτούνται για το όνομα, την ηλικία κ.λπ.
- γ) Αποσαφήνιση των ορισμών για τις απαιτήσεις καταγραφής επιβατών στην οδηγία 98/41/ΕΚ, π.χ. διάρκεια του ταξιδιού.
- δ) Κατάργηση της απαίτησης έγκρισης των συστημάτων καταγραφής επιβατών από το κείμενο της οδηγίας 98/41/ΕΚ.
- ε) Εξορθολογισμός του μηχανισμού υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εξαιρέσεις/ισοδύναμες απαιτήσεις δυνάμει της οδηγίας 2009/45/ΕΚ και της οδηγίας 98/41/ΕΚ.

3.2 Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δεδομένης της τεχνικής φύσης των προβλεπόμενων προτάσεων, πραγματοποιήθηκε στοχευμένη διαβούλευση ως το πλέον κατάλληλο μέσο. Ζητήθηκε η γνώμη εθνικών εμπειρογνομόνων στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Διοργανώθηκε ημερίδα στην οποία κλήθηκαν να συμμετάσχουν τα κράτη μέλη, φορείς του κλάδου και ενώσεις επιβατών. Τα προβλεπόμενα μέτρα παρουσιάστηκαν σε πολλές περιπτώσεις. Επιπλέον, ο χάρτης πορείας που δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο Europra¹⁰ επέτρεψε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μέσω ηλεκτρονικού εντύπου απάντησης.

Η σύνοψη της διαβούλευσης, καθώς και λεπτομερείς παρατηρήσεις σχετικά με τα σχόλια που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης παρέχονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση. Η μεγάλη πλειονότητα των εθνικών εμπειρογνομόνων υποστήριξε τα προβλεπόμενα μέτρα απλούστευσης, αν και υπήρξαν μερικές παρατηρήσεις όσον αφορά την ακριβή διατύπωση ορισμένων προτάσεων. Κατά συνέπεια, εξετάστηκαν προσεκτικά όλες οι συστάσεις και οι προτάσεις τροποποιήθηκαν αναλόγως. Επιπλέον, ορισμένοι εμπειρογνώμονες έθεσαν ερωτήματα σχετικά με πρακτικές και τεχνικές πτυχές της υλοποίησης, οι οποίες αναλύονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση και λαμβάνονται υπόψη στο σχέδιο εφαρμογής.

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

Τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου επισήμαναν ότι πρέπει να παραμείνουν αναλλοίωτες οι βασικές αρχές του ισχύοντος νομικού πλαισίου (δηλαδή, όσον αφορά την υπεύθυνη δήλωση των δεδομένων σχετικά με τους επιβάτες), ενώ η ένωση επιβατών ζήτησε την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας και προειδοποίησε ότι δεν πρέπει να υποβαθμιστεί. Ως εκ τούτου, η πρόταση εξασφαλίζει ότι το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας θα διατηρηθεί και θα ενισχυθεί, στο μέτρο του εφικτού κατά τη διαδικασία απλούστευσης (π.χ. με την αξιοποίηση των υφιστάμενων ηλεκτρονικών συστημάτων και την αποσαφήνιση του τρόπου υπολογισμού του ορίου των 20 ναυτικών μιλίων).

3.3 Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας

Η παρούσα αναθεώρηση βασίζεται κυρίως σε δεδομένα που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαδικασία του ελέγχου καταλληλότητας, όπως αναφέρεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων», της 16ης Οκτωβρίου 2015¹¹.

Εκτός από τα δεδομένα και τη διαβούλευση που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του ελέγχου καταλληλότητας, για την εκπόνηση της παρούσας πρότασης απλούστευσης χρειάστηκε η συμβολή τεχνικών και νομικών εμπειρογνομόνων όσον αφορά τη συγκεκριμένη διατύπωση των τεχνικών ορισμών και τη σύνταξη νομικών κειμένων με σαφήνεια. Η εμπειρογνωσία αυτή συγκεντρώθηκε σε εσωτερικό επίπεδο, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και την ομάδα εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Παρατίθεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση.

3.4 Εκτίμηση των επιπτώσεων

Η πρόταση αποτελεί άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας με τον οποίο προσδιορίστηκαν λεπτομερώς τα ζητήματα σχετικά με την απλούστευση και αξιολογήθηκαν οι δυνατότητες απλούστευσης. Όπως επισημάνθηκε στον χάρτη πορείας, είτε τα προβλεπόμενα μέτρα δεν αναμένεται να επιφέρουν σημαντικές επιπτώσεις (δηλ. πέραν εκείνων που είναι μη μετρήσιμες, όπως η νομική σαφήνεια, η ασφάλεια ή η απλότητα του δικαίου), είτε δεν εντοπίζονται ουσιωδώς διαφορετικές λύσεις. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, δεν πραγματοποιήθηκε πλήρης εκτίμηση των επιπτώσεων.

Ωστόσο, η πρόταση απλούστευσης συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής στο οποίο υπενθυμίζονται οι συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και εξηγείται το σκεπτικό των προτεινόμενων λύσεων από τεχνικής και νομικής άποψης. Η πρόταση περιλαμβάνει σύνοψη και παρατηρήσεις σχετικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη η οποία πραγματοποιήθηκε για τη στήριξη αυτής της πρωτοβουλίας. Επισυνάπτεται επίσης σχέδιο εφαρμογής.

3.5 Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση

Ο κύριος στόχος της παρούσας πρότασης είναι να διασφαλιστεί ότι η ισχύουσα νομοθεσία εξυπηρετεί τον σκοπό που επιδιώκει. Η αξιοποίηση των διαθέσιμων μέσων ηλεκτρονικής επικοινωνίας θα επιτρέψει την αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη επίτευξη των στόχων πολιτικής. Η δυνατότητα απλούστευσης συνίσταται κυρίως, αφενός, στην εξάλειψη των αλληλεπικαλύψεων που σχετίζονται με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και τις

¹¹ SWD(2015)197.

δυσανάλογες απαιτήσεις και, αφετέρου, σε μη μετρήσιμες επιπτώσεις, όπως η νομική σαφήνεια, η ασφάλεια και η απλότητα του δικαίου.

Οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σε δύο συστήματα για τους φορείς εκμετάλλευσης που ήδη διαβιβάζουν δεδομένα για τους επιβάτες και το πλήρωμα στην εθνική ενιαία θυρίδα αποτελούν πρόσθετη και περιττή επιβάρυνση για τον κλάδο. Προβλέπεται ελαστικότερο καθεστώς για τους (κατά κανόνα μικρότερους) φορείς εκμετάλλευσης που δεν χρησιμοποιούν ακόμη τα προαναφερθέντα συστήματα. Οι εν λόγω εταιρείες εκτελούν κυρίως πολύ μικρά εσωτερικά δρομολόγια (δηλ. καταχωρούν πληροφορίες μόνο για τον αριθμό των επιβαινόντων) και δεν διαθέτουν συστήματα υπολογιστών ή σύνδεση με το Διαδίκτυο.

Προκειμένου να αποτραπεί κάθε πιθανή αύξηση του κόστους για τους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης, προβλέπεται ότι θα έχουν την επιλογή να διαβιβάζουν τον αριθμό των επιβαινόντων μέσω του αυτόματου συστήματος πληροφοριών, ενός ναυτιλιακού συστήματος εκπομπής που βασίζεται στην εκπομπή ραδιοφωνικών σημάτων πολύ υψηλής συχνότητας. Αυτό αναμένεται ότι θα διευκολύνει την ανάκτηση του αριθμού των επιβαινόντων από το τοπικό κέντρο έρευνας και διάσωσης, ανά πάσα στιγμή, ανεξάρτητα από τη διαθεσιμότητα του αρμόδιου προσώπου.

Τα κράτη μέλη θα απαλλαγθούν από την υποχρέωση έγκρισης των συστημάτων καταγραφής επιβατών των εταιρειών, θα συνεχίσουν όμως να είναι υπεύθυνα για την εξασφάλιση της ηλεκτρονικής συλλογής και καταχώρισης των πληροφοριών έγκαιρα και με ακρίβεια.

3.6 Θεμελιώδη δικαιώματα

Η παρούσα πρόταση δεν προσθέτει επιπλέον κατηγορίες ούτε τροποποιεί τις κατηγορίες δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που πρέπει να συλλέγονται και να καταχωρούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις της οδηγίας 98/41/EK. Η μόνη εξαίρεση ως προς το θέμα αυτό είναι οι πληροφορίες σχετικά με την ιθαγένεια των επιβαινόντων, οι οποίες προτείνεται, για τους προαναφερθέντες λόγους, να προστεθούν στις πληροφορίες που ήδη καταχωρούνται (δηλ. το επώνυμο των ατόμων που επιβαίνουν του πλοίου, το όνομα ή το αρχικό γράμμα, το φύλο, ένδειξη για την κατηγορία ηλικίας στην οποία ανήκει το άτομο ή η ηλικία ή το έτος γέννησης και, εφόσον παρέχονται οικειοθελώς από τον επιβάτη, πληροφορίες σχετικά με την ειδική φροντίδα ή τη βοήθεια που χρειάζεται ο επιβάτης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης).

Ωστόσο, η οδηγία 98/41/EK πρέπει να εκσυγχρονιστεί ώστε να συμβαδίζει με τις νομικές εξελίξεις στον τομέα της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ιδίως σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/2016¹². Υπό αυτή την έννοια, οι κατηγορίες, ο σκοπός και οι αποδέκτες των δεδομένων προσδιορίζονται με σαφήνεια, όχι όμως και η διάρκεια διατήρησής τους. Σύμφωνα με την οδηγία 98/41/EK, η εταιρεία δεν πρέπει να διατηρεί τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα περισσότερο από όσο χρειάζεται για τους σκοπούς της εν λόγω οδηγίας, αλλά δεν καθορίζεται η διάρκεια αυτής της περιόδου. Η πείρα που αποκομίστηκε από την εφαρμογή έχει δείξει ότι η περίοδος διατήρησης δεδομένων διαφέρει σημαντικά ανά κράτος μέλος, από ώρες και εβδομάδες έως μήνες μετά την (επιτυχή) ολοκλήρωση του ταξιδιού. Προτείνεται, συνεπώς, να καθοριστεί στην παρούσα οδηγία η περίοδος διατήρησης (με την επιφύλαξη άλλων νομικών απαιτήσεων, εφόσον τα εν λόγω δεδομένα συλλέγονται για διαφορετικούς σκοπούς με διαφορετική περίοδο διατήρησης).

¹² Να προστεθεί παραπομπή μετά την έκδοση.

Επιπλέον, παρότι στην οδηγία προβλέπεται ότι τα συστήματα καταγραφής των εταιρειών πρέπει να προστατεύονται έναντι τυχαίας ή παράνομης καταστροφής ή απώλειας και μη επιτρεπόμενης τροποποίησης, παραβίασης απορρήτου ή προσπέλασης, δεν περιλαμβάνεται αναφορά στη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ούτε εγγυήσεις σχετικά με την πρόσβαση σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Από αυτή την άποψη, η παρούσα πρόταση θεωρείται ότι αποτελεί σημαντική βελτίωση όσον αφορά την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Επιπλέον, με την πρόταση η απαίτηση αποθήκευσης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την εταιρεία αντικαθίσταται από την υποχρέωση διαβίβασης των εν λόγω δεδομένων σε υφιστάμενο ηλεκτρονικό σύστημα που προορίζεται για τον σκοπό αυτό (και διαγραφής των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μετά την ολοκλήρωση της διαβίβασής τους). Η προτεινόμενη διαβίβαση στην εθνική ενιαία θυρίδα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις περί εμπιστευτικότητας (που καθορίζονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2010/65/ΕΕ) και είναι σύμφωνη με τη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Προβλέπει επίσης την παροχή στις αρμόδιες εθνικές αρχές περιορισμένης πρόσβασης στα εν λόγω δεδομένα, κατόπιν αιτήματος (ο μηχανισμός ανταλλαγής δεδομένων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ύστερα από ατύχημα είναι το σύστημα SafeSeaNet, όπως καθορίζεται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ). Όπως στην περίπτωση της εθνικής ενιαίας θυρίδας, το SafeSeaNet διέπεται από τη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και προβλέπει ασφάλεια και δικαιώματα πρόσβασης που καθορίζονται με σαφήνεια.

Οι αρμόδιες εθνικές αρχές στις οποίες παρέχεται πρόσβαση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας είναι οι αρχές έρευνας και διάσωσης που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη. Κατόπιν αιτήματος, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ύστερα από ατύχημα, οι αρχές έρευνας και διάσωσης έχουν άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες που υποβάλλονται βάσει της οδηγίας 98/41/ΕΚ.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

5.1 Σχέδια εφαρμογής και παρακολούθηση, αξιολόγηση και ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από σχέδιο εφαρμογής, στο οποίο απαριθμούνται οι δράσεις που απαιτούνται για την εφαρμογή των μέτρων απλούστευσης και προσδιορίζονται οι σημαντικότερες τεχνικές, νομικές και χρονικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή.

Προβλέπονται επαρκείς ρυθμίσεις περί παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, χωρίς να δημιουργούνται νέες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και διοικητικός φόρτος. Οι βασικές πληροφορίες για τον στόλο, τα ατυχήματα και τη συμμόρφωση συλλέγονται με τη βοήθεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA) και της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, όπως επίσης και σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων (εφεξής «EMCIP»). Δεδομένου ότι ο πλήρης κύκλος των προβλεπόμενων επισκέψεων εφαρμογής του EMSA εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί σε 5 έτη, ο κύκλος αξιολογήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να διεξάγεται ανά 7 έτη.

5.2 Επεξηγηματικά έγγραφα

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα δεδομένου ότι τα μέτρα απλούστευσης δεν είναι ουσιώδη ούτε πολύπλοκα.

5.3 Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης

Ορισμοί και πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο 2 τροποποιείται, ώστε να εναρμονισθούν οι ορισμοί, στο μέτρο του εφικτού, με την πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK και με την πρόταση για νέα οδηγία για την αντικατάσταση της οδηγίας 1999/35/EK, και να ευθυγραμμιστεί η ευθύνη του αρμοδίου της καταγραφής επιβατών με την πρόταση για την κατάργηση της υποχρέωσης της εταιρείας να διατηρεί τις πληροφορίες που απαιτούνται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας.

Το άρθρο 3 τροποποιείται, ώστε να αποσαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και να ευθυγραμμιστεί με τον ορισμό των λιμενικών περιοχών, όπως καθορίζονται σύμφωνα με την πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK.

Πληροφορίες σχετικά με τους επιβαίνοντες

Το άρθρο 4 τροποποιείται, ώστε να αντικατασταθεί η απαίτηση αποθήκευσης των πληροφοριών σχετικά με τον αριθμό των επιβαινόντων από την εταιρεία από την καταχώριση των πληροφοριών αυτών στην εθνική ενιαία θυρίδα ή τη διαβίβασή τους μέσω του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης.

Το άρθρο 5 τροποποιείται, ώστε να προστεθούν οι πληροφορίες σχετικά με την ιθαγένεια των επιβαινόντων και να αντικατασταθεί η απαίτηση αποθήκευσης των καταλόγων των επιβατών και του πληρώματος από την εταιρεία από την καταχώρισή τους στην εθνική ενιαία θυρίδα. Ο κατάλογος των απαιτούμενων καταχωρίσεων δεδομένων απλουστεύεται, αποσαφηνίζεται και ευθυγραμμίζεται, στο μέτρο του εφικτού, με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων στην εθνική ενιαία θυρίδα.

Το άρθρο 6 τροποποιείται, ώστε να ευθυγραμμιστεί η σχετική παραπομπή με τα προτεινόμενα μέσα διαβίβασης δεδομένων και να αποσαφηνιστούν οι ευθύνες των κρατών μελών όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας.

Εταιρείες

Το άρθρο 8 τροποποιείται, ώστε να αντικατοπτρίζει το νέο ρόλο του αρμοδίου της καταγραφής επιβατών (δηλαδή όχι αποθήκευσης αλλά διαβίβασης των δεδομένων) και να καταργηθεί η απαίτηση δημιουργίας συστήματος καταγραφής επιβατών της εταιρείας. Τροποποιείται επίσης, προκειμένου να αντικατοπτρίζει τη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και να περιλαμβάνει πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία η εταιρεία διαγράφει τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα μετά τη διαβίβασή τους στην ενιαία θυρίδα (με την επιφύλαξη άλλων υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων).

Απαλλαγές

Το άρθρο 9 τροποποιείται, ώστε να καταργηθεί η παρωχημένη αναφορά στην απαλλαγή των τακτικών γραμμών που διαπλέουν τον Πορθμό της Μεσσήνης. Λαμβανομένης υπόψη της εφαρμογής της ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων και της προτεινόμενης ευελιξίας όσον αφορά τη διαβίβαση του αριθμού των επιβαινόντων, το άρθρο 9 τροποποιείται, ώστε να καταργηθεί η δυνατότητα απαλλαγής των φορέων εκμετάλλευσης από την υποχρέωση διαβίβασης του αριθμού των επιβαινόντων στις αρμόδιες αρχές.

Το άρθρο 9 τροποποιείται επίσης, ώστε να διασφαλιστεί ότι στα κριτήρια απαλλαγής λαμβάνεται υπόψη η εγγύτητα των εγκαταστάσεων έρευνας και διάσωσης, οι οποίες δεν

περιλαμβάνονται πλέον στον νέο ορισμό των προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών. Τέλος, το άρθρο 9 τροποποιείται, ώστε να απλουστευθεί η διαδικασία κοινοποίησης των αλλαγών με τη χρήση βάσης δεδομένων που θα συσταθεί και θα τηρείται για τον σκοπό αυτό και να εναρμονιστούν οι διαδικασίες διατύπωσης ενστάσεων κατά των αλλαγών στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας με την οδηγία 2009/45/ΕΚ.

Κράτη μέλη

Το άρθρο 10 τροποποιείται, ώστε να ευθυγραμμιστεί η ευθύνη των κρατών μελών με τα προτεινόμενα μέσα διαβίβασης δεδομένων, και να αντικατοπτρίζεται η νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με τον καθορισμό των όρων για την επεξεργασία των δεδομένων από τα κράτη μέλη, των δικαιωμάτων πρόσβασης και των περιόδων διατήρησης των δεδομένων.

Συμπληρωματικές διατάξεις

Το άρθρο 11 τροποποιείται, ώστε να καταργηθούν οι απαιτήσεις περί συστημάτων καταγραφής των εταιρειών τα οποία με την παρούσα πρόταση καθίστανται περιττά. Διαγράφεται επίσης η αντίστοιχη παράγραφος 1 του άρθρου 12.

Διαδικασία επιτροπής και διαδικασία τροποποίησης

Τα άρθρα 12 και 13 ευθυγραμμίζονται με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το άρθρο 12α προστέθηκε για τον ίδιο λόγο (άσκηση της εξουσιοδότησης).

Διατάξεις για την αξιολόγηση

Το άρθρο 14α προστέθηκε, ώστε να καθορισθούν οι διατάξεις για την αξιολόγηση.

Τροποποίηση του παραρτήματος της οδηγίας 2010/65/ΕΕ

Η πρόταση περιλαμβάνει συμπληρωματική τροποποίηση του μέρους Α του παραρτήματος της οδηγίας 2010/65/ΕΕ, η οποία καθορίστηκε από τις τροποποιήσεις που επήλθαν στην οδηγία 98/41/ΕΚ.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹³,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁴,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι ακριβείς και έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό ή την ταυτότητα των επιβαινόντων σε πλοίο είναι έχουν ουσιώδη σημασία για την προετοιμασία και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης. Σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα, η πλήρης και ολοκληρωμένη συνεργασία των αρμόδιων εθνικών αρχών του κράτους ή των κρατών που εμπλέκονται, του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου και των εκπροσώπων τους μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων των αρμόδιων αρχών. Ορισμένες πτυχές της συνεργασίας αυτής ρυθμίζονται από την οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου¹⁵.
- (2) Από τα αποτελέσματα του ελέγχου καταλληλότητας στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)¹⁶ και την πείρα που αποκομίστηκε από την εφαρμογή προκύπτει ότι οι πληροφορίες σχετικά με τους επιβαίνοντες δεν είναι πάντα άμεσα διαθέσιμες στις αρμόδιες αρχές και, ως εκ τούτου, οι ισχύουσες απαιτήσεις της οδηγίας 98/41/ΕΚ πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τις απαιτήσεις ηλεκτρονικής υποβολής δεδομένων, ώστε να είναι περισσότερο αποδοτικές και λιγότερο επαχθείς. Η ψηφιοποίηση θα επιτρέψει επίσης την

¹³ ΕΕ C της , σ. .

¹⁴ ΕΕ C της , σ. .

¹⁵ Οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35).

¹⁶ COM(2015)508.

επιτάχυνση της αξιοποίησης των πληροφοριών σχετικά με σημαντικό αριθμό επιβατών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ύστερα από ατύχημα.

- (3) Τα τελευταία 17 έτη, σημειώθηκε σημαντική τεχνολογική πρόοδος στα μέσα επικοινωνίας και αποθήκευσης δεδομένων σχετικά με τις κινήσεις πλοίων, η οποία κατέστησε δυνατή την χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) επί των πλοίων για την καλύτερη παρακολούθησή τους. Ως εκ τούτου, μειώθηκαν σημαντικά οι συναφείς δαπάνες εξοπλισμού για την εκτέλεση των εν λόγω λειτουργιών. Πολλά συστήματα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών από τα πλοία έχουν θεσπιστεί κατά μήκος των ευρωπαϊκών ακτών, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που εγκρίθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο διασφαλίζουν ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τις ισχύουσες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων.
- (4) Η συλλογή, διαβίβαση και ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τα πλοία κατέστη δυνατή, απλουστεύτηκε και εναρμονίστηκε με την εθνική ενιαία θυρίδα που προβλέπεται στην οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ και το σύστημα SafeSeaNet που προβλέπεται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸. Οι πληροφορίες σχετικά με τους επιβαίνοντες που απαιτούνται βάσει της οδηγίας 98/41/ΕΚ πρέπει, συνεπώς, να καταχωρούνται στην εθνική ενιαία θυρίδα, η οποία, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ατυχήματος, θέτει τα δεδομένα στην άμεση διάθεση της αρμόδιας αρχής.
- (5) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με την αρχή της αναλογικότητας, οι μικρότεροι φορείς εκμετάλλευσης που δεν χρησιμοποιούν ακόμη την εθνική ενιαία θυρίδα και εκτελούν κυρίως πολύ μικρά εσωτερικά δρομολόγια μικρότερα των 20 ναυτικών μιλίων (δηλαδή, υποχρεούνται να καταχωρούν μόνο τον αριθμό των επιβαινόντων) πρέπει να έχουν τη δυνατότητα επιλογής του μέσου κοινοποίησης του εν λόγω αριθμού, είτε μέσω της εθνικής ενιαίας θυρίδας ή μέσω του AIS.
- (6) Προκειμένου να μειωθεί η αγωνία των συγγενών σε περίπτωση ατυχήματος και οι άσκοπες καθυστερήσεις όσον αφορά την προξενική βοήθεια και άλλες υπηρεσίες, τα δεδομένα που γνωστοποιούνται πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την ιθαγένεια των επιβαινόντων. Ο κατάλογος των απαιτούμενων καταχωρίσεων δεδομένων για δρομολόγια πέραν των 20 ναυτικών μιλίων πρέπει να απλουστευθεί, να αποσαφηνιστεί και να εναρμονιστεί όσο το δυνατόν περισσότερο με τις απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων στην εθνική ενιαία θυρίδα.
- (7) Λαμβανομένων υπόψη των διαθέσιμων ηλεκτρονικών μέσων καταχώρισης δεδομένων και το γεγονός ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να συλλέγονται πριν τον απόπλου του πλοίου, η καθυστέρηση των 30 λεπτών που προβλέπεται επί του παρόντος από την οδηγία 98/41/ΕΚ πρέπει να θεωρείται η μέγιστη επιτρεπτή και να χρησιμοποιείται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.
- (8) Προκειμένου να βελτιωθεί η νομική σαφήνεια και η συνοχή με τη συναφή ενωσιακή νομοθεσία, και ειδικότερα με την οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

¹⁷ Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ (ΕΕ L 283 της 29.10.2010, σ. 1).

¹⁸ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

και του Συμβουλίου¹⁹, ορισμένες παρωχημένες, ασαφείς και συγκεχυμένες παραπομπές πρέπει να επικαιροποιηθούν ή να διαγραφούν. Η έννοια του «θαλασσοπλούντος» επιβατηγού πλοίου πρέπει να αντικατασταθεί από τον όρο «επιβατηγό πλοίο» και η έννοια της «προστατευμένης θαλάσσιας περιοχής» πρέπει να αντικατασταθεί από τις σαφώς καθορισμένες θαλάσσιες περιοχές σύμφωνα με τον κατάλογο που καταρτίζουν τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας 2009/45/EK. Ο ορισμός του «αρμοδίου της καταγραφής επιβατών» πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να αναφέρονται τα νέα καθήκοντα που δεν περιλαμβάνουν πλέον τη συγκέντρωση των πληροφοριών. Οι αντίστοιχες απαιτήσεις για τα συστήματα καταγραφής επιβατών των εταιρειών θα πρέπει να διαγραφούν.

- (9) Τα κράτη μέλη πρέπει να παραμείνουν αρμόδια για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις καταγραφής δεδομένων βάσει της οδηγίας 98/41/EK, ιδίως όσον αφορά την ακριβή και έγκαιρη καταγραφή των δεδομένων. Από την άποψη αυτή, η επαλήθευση θα πρέπει να διενεργείται ομοίως με τους δειγματοληπτικούς ελέγχους που προβλέπονται επί του παρόντος για τα συστήματα καταγραφής των εταιρειών.
- (10) Στο βαθμό που τα μέτρα συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα²⁰. Ειδικότερα, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται για τους σκοπούς της οδηγίας 98/41/EK δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία ούτε να χρησιμοποιούνται για οποιονδήποτε άλλο σκοπό και δεν πρέπει να διατηρούνται περισσότερο από όσο χρειάζεται για τους σκοπούς της οδηγίας 98/41/EK, όπως προβλέπεται σε αυτήν.
- (11) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας και εφόσον η υποβολή πραγματικών στοιχείων είναι προς το συμφέρον των επιβατών, τα τρέχοντα μέσα συλλογής δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βάσει υπεύθυνης δήλωσης των επιβατών κρίνονται επαρκή για τους σκοπούς της οδηγίας 98/41/EK. Ταυτόχρονα, τα ηλεκτρονικά μέσα καταγραφής και επαλήθευσης δεδομένων πρέπει να διασφαλίζουν ότι καταγράφονται μοναδικές πληροφορίες για κάθε επιβαίνοντα.
- (12) Προκειμένου να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των απαλλαγών και των αιτημάτων παρέκκλισης από τα κράτη μέλη, πρέπει να συσταθεί και να τηρείται βάση δεδομένων για τον σκοπό αυτό από την Επιτροπή. Αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους.
- (13) Λαμβανομένων υπόψη των αλλαγών που επέφερε η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας 98/41/EK θα πρέπει να επικαιροποιηθούν αναλόγως. Πρέπει να

¹⁹ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

²⁰ Ειδικότερα, κανονισμός (ΕΕ) αριθ. XXX/2016 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της XXX (να προστεθεί ο αριθμός και η ημερομηνία μετά την επίσημη έκδοση), για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων) (να προστεθεί παραπομπή στην ΕΕ μετά την επίσημη έκδοση) και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (EE L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

εκδοθούν εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹.

- (14) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και να ενισχυθεί η διαφάνεια, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την εξαίρεση, κατά περίπτωση, τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και για τη θέσπιση των όρων πρόσβασης στη βάση δεδομένων που τηρεί η Επιτροπή για την καταχώριση των κοινοποιήσεων απαλλαγών που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και των αιτημάτων παρέκκλισης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016. Ειδικότερα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και αυτοί έχουν συστηματική πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (15) Ενόψει της ολοκλήρωσης του κύκλου παρακολούθησης στο πλαίσιο των επισκέψεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 98/41/ΕΚ το αργότερο εντός [επτά ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω την αξιολόγηση.
- (16) Προκειμένου να ενταχθούν οι αλλαγές που επήλθαν στην οδηγία 98/41/ΕΚ, οι πληροφορίες για τους επιβαίνοντες θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον κατάλογο των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων που αναφέρονται στο μέρος Α του παραρτήματος της οδηγίας 2010/65/ΕΕ.
- (17) Συνεπώς, οι οδηγίες 98/41/ΕΚ και 2010/65/ΕΕ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 98/41/ΕΚ

Η οδηγία 98/41/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «— «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο ή ταχύπλοο σκάφος που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες,»

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- β) η έκτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«- «αρμόδιος της καταγραφής επιβατών»: το αρμόδιο πρόσωπο που ορίζει η εταιρεία για να τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κώδικα ISM, ή πρόσωπο που έχει ορίσει η εταιρεία ως υπεύθυνο για τη διαβίβαση πληροφοριών σχετικά με τα πρόσωπα που επιβιβάζονται σε επιβατηγό πλοίο της εταιρείας.»
- γ) η ένατη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«- «προστατευμένη θαλάσσια περιοχή»: θαλάσσια περιοχή στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση δρομολογίων από πλοία της κατηγορίας Δ που απαριθμούνται σύμφωνα το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/45/EK.»
- δ) στη δέκατη περίπτωση, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«- «τακτική γραμμή»: σειρά διαπλεύσεων πλοίου εκτελούμενων κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε.»
- ε) η ενδέκατη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«- « τρίτη χώρα»: χώρα η οποία δεν είναι κράτος μέλος.»
- στ) προστίθεται η ακόλουθη δωδέκατη περίπτωση:
«- «λιμενική περιοχή»: περιοχή που ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο ιη) της οδηγίας 2009/45/EK.»
- ζ) προστίθεται η ακόλουθη δέκατη τρίτη περίπτωση:
«- «θαλαμηγός / σκάφος αναψυχής»: σκάφος το οποίο δεν μεταφέρει φορτίο, μεταφέρει έως 12 επιβάτες και δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης.»
- (2) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:
- α) η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«- τα πολεμικά πλοία και τα οπλιταγωγά πλοία.»
- β) η δεύτερη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«- τις θαλαμηγούς και τα σκάφη αναψυχής.»
- γ) προστίθεται η ακόλουθη τρίτη περίπτωση:
«- τα επιβατηγά πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές.»
- (3) στο άρθρο 4, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«2. Πριν από την αναχώρηση του επιβατηγού πλοίου, ο αριθμός των επιβαινόντων ανακοινώνεται στον κυβερνήτη του επιβατηγού πλοίου και καταχωρίζεται στην ενιαία θυρίδα που έχει θεσπιστεί δυνάμει του άρθρου 5 της οδηγίας 2010/65/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* ή τίθεται στη διάθεση της αρμόδιας αρχής μέσω του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης.

* Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ (ΕΕ L 283 της 29.10.2010, σ. 1).»·

(4) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

1. Οι ακόλουθες πληροφορίες καταχωρούνται για όλα τα επιβατηγά πλοία τα οποία αναχωρούν από λιμένα κράτους μέλους και πραγματοποιούν δρομολόγιο κατά το οποίο η διανυόμενη απόσταση από το σημείο αναχώρησής τους έως τον επόμενο λιμένα κατάπλου υπερβαίνει τα 20 μίλια:

- το επώνυμο των ατόμων που επιβαίνουν του πλοίου,
- το όνομα,
- το φύλο,
- η ιθαγένεια,
- το έτος γέννησης,
- εφόσον παρέχονται οικειοθελώς από τον επιβάτη, πληροφορίες σχετικά με την ειδική φροντίδα ή τη βοήθεια που χρειάζεται ο επιβάτης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

2. Οι πληροφορίες αυτές συλλέγονται πριν την αναχώρηση και καταχωρούνται στην ενιαία θυρίδα που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 5 της οδηγίας 2010/65/ΕΕ κατά την αναχώρηση του επιβατηγού πλοίου και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός τριάντα λεπτών μετά την αναχώρηση.

3. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας δεν πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία ούτε να χρησιμοποιούνται για οποιονδήποτε άλλο σκοπό.»·

(5) στο άρθρο 6, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε κράτος μέλος απαιτεί από την εταιρεία, όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας και τα οποία αποπλέουν από λιμένα εκτός Ένωσης και κατευθύνονται προς λιμένα εντός του εν λόγω κράτους μέλους, να εξασφαλίζει ότι τα στοιχεία που ορίζουν το άρθρο 4 παράγραφος 1 και το άρθρο 5 παράγραφος 1 παρέχονται όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και το άρθρο 5 παράγραφος 2.»·

(6) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Οσάκις το απαιτούν οι διατάξεις των άρθρων 4 και 5 της παρούσας οδηγίας, όλες οι εταιρείες που αναλαμβάνουν την ευθύνη εκμετάλλευσης επιβατηγού πλοίου ορίζουν αρμόδιο για την καταγραφή των επιβατών, υπεύθυνο για την καταχώριση των αναφερόμενων στις εν λόγω διατάξεις πληροφοριών στην ενιαία θυρίδα που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 5 της οδηγίας 2010/65/ΕΕ ή για να τις καθιστά διαθέσιμες μέσω του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης.

Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 δεν διατηρούνται από την εταιρεία περισσότερο από όσο χρειάζεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, δηλαδή έως ότου τα δεδομένα καταχωρισθούν ενιαία θυρίδα που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 5 της οδηγίας 2010/65/ΕΕ. Με την επιφύλαξη άλλων υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, οι πληροφορίες διαγράφονται όταν δεν είναι πλέον απαραίτητες για το σκοπό αυτό.

Κάθε εταιρεία εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες που έχουν δηλώσει ότι χρειάζονται ειδική φροντίδα ή βοήθεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης καταγράφονται δεόντως και ανακοινώνονται στον κυβερνήτη πριν από την αναχώρηση του επιβατηγού πλοίου.»

(7) το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

— τα στοιχεία α) και β) διαγράφονται·

— το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαλλάσσει από τις υποχρεώσεις περί των οποίων το άρθρο 5 τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διαδρομές μεταξύ δύο λιμένων ή διαδρομές από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, αποκλειστικά και μόνο σε προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές στις οποίες διασφαλίζεται η εγγύτητα των εγκαταστάσεων έρευνας και διάσωσης.»

β) στην παράγραφο 3 τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή για την απόφαση περί απαλλαγής από τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5, παρέχοντας ουσιαστικές εξηγήσεις. Η κοινοποίηση αυτή πραγματοποιείται με τη χρήση βάσης δεδομένων που έχει συσταθεί και τηρείται από την Επιτροπή για τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 12α σχετικά με τους όρους πρόσβασης στην εν λόγω βάση δεδομένων.

β) εάν η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση, θεωρήσει ότι η απόφαση αυτή δεν δικαιολογείται ή ότι θα μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες στον ανταγωνισμό, μπορεί με εκτελεστική πράξη να ζητήσει από το κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να αποσύρει την απόφασή του. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2.»

γ) στην παράγραφο 4, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το αίτημα αυτό υποβάλλεται στην Επιτροπή με τη χρήση βάσης δεδομένων που αναφέρεται στην παράγραφο 3. Εάν η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την υποβολή του αιτήματος, θεωρήσει ότι η παρέκκλιση δεν δικαιολογείται ή ότι θα μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες στον ανταγωνισμό, μπορεί με εκτελεστική πράξη να ζητήσει από το κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να μην εγκρίνει την προτεινόμενη απόφαση. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2.»

- (8) το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Τα κράτη μέλη επαληθεύουν κατά πόσον η καταγραφή των δεδομένων που απαιτείται από την παρούσα οδηγία είναι ακριβής και έγκαιρη.

Κάθε κράτος μέλος ορίζει την αρμόδια αρχή που θα έχει πρόσβαση στις πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται βάσει της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ύστερα από ατύχημα, η εν λόγω αρμόδια αρχή θα έχει άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει της παρούσας οδηγίας.

Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 5 δεν διατηρούνται από τα κράτη μέλη περισσότερο από όσο χρειάζεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, δηλαδή:

- α) έως ότου ολοκληρωθεί με ασφάλεια το συγκεκριμένο ταξίδι του πλοίου·
ή
- β) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ύστερα από ατύχημα, έως ότου ολοκληρωθούν τυχόν έρευνες ή δικαστικές διαδικασίες.

Με την επιφύλαξη άλλων υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, οι πληροφορίες διαγράφονται όταν δεν είναι πλέον απαραίτητες για τους σκοπούς αυτούς·

- (9) το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τα απαιτούμενα δεδομένα συλλέγονται και καταχωρίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται περιττές καθυστερήσεις στους επιβάτες που επιβιβάζονται ή/και αποβιβάζονται του πλοίου.

2. Η ύπαρξη πολλών διαφορετικών διαδικασιών συλλογής δεδομένων στο ίδιο ή σε παρόμοιο δρομολόγιο πρέπει να αποφεύγεται.»·

- (10) το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 12α, για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας με σκοπό την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της τυχόν τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 μόνον εφόσον, βάσει αξιολόγησης της Επιτροπής, συντρέχει σαφής κίνδυνος η διεθνής τροπολογία να υποβιβάσει το επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα που καθορίζεται από την ενωσιακή ναυτιλιακή νομοθεσία ή να μην είναι συμβιβάσιμη προς αυτήν.»·

- (11) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 12α:

«Άρθρο 12α

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στα άρθρα 9 και 12 ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στα άρθρα 9 και 12 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος].

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 9 και 12 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.

5. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 12 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

7. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τυχόν τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 12 εκδίδεται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου η οποία έχει καθορισθεί σε διεθνές επίπεδο για τη σιωπηρή αποδοχή της συγκεκριμένης τροποποίησης ή την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω τροποποίησης. Κατά την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, τα κράτη μέλη απέχουν από την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της τροποποίησης στην εθνική νομοθεσία ή στην εφαρμογή της τροποποίησης της συγκεκριμένης διεθνούς πράξης.»·

(12) το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.*

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).»·

β) η παράγραφος 3 διαγράφεται·

(13) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:

«Άρθρο 14α

Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το αργότερο εντός [επτά ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο].».

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του παραρτήματος της οδηγίας 2010/65/ΕΕ

Στο μέρος Α του παραρτήματος της οδηγίας 2010/65/ΕΕ, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7):

«7. Πληροφορίες σχετικά με τους επιβαίνοντες

Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 5 παράγραφος 2 της οδηγίας 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35).».

Άρθρο 3

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο εντός [12 μηνών από την έναρξη ισχύος] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 5

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος