



Briuselis, 2016 06 06
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1 Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Vadovaudamasi programos REFIT ir geresnio reglamentavimo darbotvarkės principais, Komisija iškart po ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikros¹ imasi tolesnių veiksmų – teikia pasiūlymų rinkinį, kuriuo siekiama, kiek įmanoma, supaprastinti šiuos teisės aktus.

Šia peržiūra siekiama supaprastinti ir racionalizuoti galiojančius ES keleivinių laivų saugos teisės aktus, kad: i) ES taisyklės būtų paliktos galioti tais atvejais, kai tai būtina ir proporcinga; ii) būtų užtikrintas tinkamas jų įgyvendinimas ir iii) nebeliktų susijusių teisės aktų nenuoseklumo ir galimo juose nustatytų prievolių dubliavimosi. Apskritai ja siekiama sukurti aiškia, paprastą ir šiuolaikišką teisinę sistemą, kurią būtų galima lengviau įgyvendinti ir stebėti bei užtikrinti jos vykdymą taip padidinant bendrą saugos lygį.

Tarybos direktyvoje 98/41/EB² numatyta, kad į ES uostus įplaukiančių ir iš jų išplaukiančių keleivinių laivų keleiviai ir įgulos nariai turi būti skaičiuojami ir registruojami. Taip siekiama užtikrinti, kad keleivių saugai nekiltų grėsmė dėl didžiausio leistino asmenų laive skaičiaus viršijimo, ir kad įvykus avarijai būtų galima efektyviai vykdyti paieškos ir gelbėjimo operacijas.

Direktyva 98/41/EB – pirmasis ES teisės aktas, kuriame numatyta rinkti informaciją apie laive esančius asmenis. Tačiau nuo 1998 m. įsigaliojo ir kitų susijusių klausimus reglamentuojančių ES teisės aktų bei tarptautinių konvencijų ir sukurta naujų technologinių sistemų bei sprendimų. Dėl to nuostatos dėl laive esančių asmenų skaičiavimo, registravimo ir tų duomenų pranešimo tapo vis sudėtingesnės, jos ėmė dubliuotis.

Norint efektyviai vykdyti paieškos ir gelbėjimo operacijas, turi būti iš karto prieinami tikslūs duomenys apie laive esančius asmenis, tačiau praktiškai taip būdavo ne visuomet. Pagal dabartinius reikalavimus ši informacija turi būti saugoma kompanijos sistemoje ir bet kuriuo metu parengta perduoti už paiešką ir gelbėjimą atsakingai kompetentingai institucijai. Šiuo dar 1998 m. nustatytu reikalavimu neatsižvelgiama į tokių sistemų, kaip „SafeSeaNet“³ ir nacionalinė vieno langelio sistema⁴, sukūrimą ir pagal ją avarijos atveju nacionalinė kompetentinga institucija turi susisiekti su laivybos kompanija. Be to, greta asmenvardžio, amžiaus ir lyties informacijos ne visada įvedami duomenys apie pilietybę, todėl nukentėjusiesiems ir jų artimiesiems sunkiau suteikti pagalbą.

Taigi operatoriams, kurie jau perduoda tokius duomenis į nacionalinę vieno langelio sistemą, duomenis tenka siųsti du kartus. Į tai atkreipė dėmesį tos valstybės narės, kurios, kad

¹ Apie patikros rezultatus Europos Parlamentui ir Tarybai pranešta 2015 m. spalio 16 d. (COM(2015) 508).

² 1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos (OL L 188, 1998 7 2, p. 35).

³ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

⁴ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

įgyvendintų savo prievoles pagal Direktyvą 98/41/EB, praktiškai jau laikosi Direktyvos 2002/59/EB. Be to, įgyvendinant paaiškėjo, kad tam tikros apibrėžtys yra nevienareikšmės ir tam tikri reikalavimai yra palyginti sudėtingi, todėl kai kurių nuostatų laikymąsi sunku stebėti ir užtikrinti.

Todėl siūloma atnaujinti, patikslinti ir supaprastinti esamus keleivinių laivų keleivių ir įgulos narių skaičiavimo ir registravimo reikalavimus ir kartu padidinti jais užtikrinamą saugos lygį. Tai visiškai atitinka Komisijos programą REFIT, be to, duomenims užregistruoti, perduoti, prie jų prieiti ir jiems apsaugoti siekiama išnaudoti skaitmeninių priemonių potencialą.

Pasiūlymu iš dalies keičiamos Direktyvos 98/41/EB atitinkamos apibrėžtys ir reikalavimai.

1.2 Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

Pasiūlymas visiškai dera su paprastinimo pasiūlymais, kuriais iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB⁵, ir nauja direktyva, kuria pakeičiama Tarybos direktyva 1999/35/EB⁶. Pasiūlymas taip pat visiškai atitinka nuostatų tinkamumo patikros rekomendacijas ir 2011 m. paskelbtą baltąją knygą dėl transporto ateities⁷, kurioje pripažįstama, kad būtina modernizuoti galiojančią ES keleivinių laivų saugos teisės aktų sistemą.

1.3 Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Pasiūlymu prisidedama prie Komisijos geresnio reglamentavimo darbotvarkės, nes juo užtikrinama, kad galiojantys teisės aktai būtų paprasti ir aiškūs, jais nebūtų sukurta nereikalingos naštos ir būtų neatsiliekiama nuo politinės, socialinės ir technologinės raidos. Juo taip pat prisidedama prie 2018 m. jūrų transporto politikos strategijos⁸ tikslų įgyvendinimo, nes užtikrinama Europos Sąjungos reguliariojo keleivinio transporto keltų paslaugų kokybė.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

2.1 Teisinis pagrindas

Kadangi pasiūlymu pakeičiama galiojanti direktyva, teisinis pagrindas lieka SESV 100 straipsnio 2 dalis (EB sutarties *ex* 80 straipsnio 2 dalis), kurioje numatytos priemonės dėl jūrų transporto.

2.2 Subsidiarumo principas

Valstybių narių prašymu⁹ ES keleivinių laivų saugos teisės aktai daugiausia sumodeliuoti ir suformuoti remiantis tarptautiniais reikalavimais ir kaip atsakas įvykusioms didelėms

⁵ 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

⁶ 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/35/EB dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą (OL L 138, 1999 6 1, p. 1).

⁷ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 0144.

⁸ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“ (COM(2009) 0008).

⁹ 1994 m. gruodžio 22 d. Tarybos rezoliucija dėl ro-ro tipo keleivinių keltų saugos (94/C 379/05), OL C379, 1994 12 31, p. 8.

nelaimėms. Reikalavimai dėl informacijos apie keleivius buvo priimti tarptautiniu lygmeniu, tačiau ne ES vidaus reisais plaukiojantiems keleiviniams laivams.

Pasiūlymu užtikrinama, kad Direktyva 98/41/EB nustatyti registracijos reikalavimai būtų taikomi bendrai ir nuosekliai visiems laivams, įplaukiantiems į ES uostus ir išplaukiantiems iš jų – to būtų neįmanoma pasiekti valstybių narių vienašalėmis pastangomis. Juo taip pat užtikrinama, kad Direktyva 98/41/EB būtų atnaujinta atsižvelgiant į teisinius ir technologinius pokyčius – taigi jis padės toliau didinti saugą ir gerinti paieškos ir gelbėjimo operacijų vykdymo sąlygas įvykus avarijai.

Pasiūlymu taip pat užtikrinama, kad ES vandenyse visiems operatoriams būtų sudarytos lygios konkurencijos sąlygos, nepriklausomai nuo jų pilietybės ar jų laivo vėliavos ir nuo to, ar tai tarptautinis, ar vidaus reisas. Kartu pasiūlyme aiškiau nustatytos sąlygos, kuriomis leidžiama nukrypti nuo Direktyvos 98/41/EB reikalavimų, jei to reikia atsižvelgiant į vietos veiklos sąlygas.

2.3 Proporciningumo principas

Atsižvelgiant į naujausius teisės ir technologijų pokyčius, pasiūlymas pašalinti pasenusius reikalavimus, atsisakyti besidubliuojančių nuostatų ir aiškiau išdėstyti dviprasmiškus reikalavimus yra vienintelė proporcinga ir nuosekli alternatyva. Juo užtikrinama, kad dabartinis aukštas saugos lygis būtų išlaikytas ir dar padidintas naudojant elektronines duomenų perdavimo priemones.

Konkrečiai reikalavimas informaciją apie laive esančius asmenis registruoti į esamą elektroninę sistemą (kurioje esančius duomenis nelaimės atveju kompetentinga institucija gali gauti iš karto), palyginti su dabartiniu saugos lygiu, laikomas dideliu žingsniu į priekį ir nereikalauja didelių operatorių ar nacionalinių administracijų sąnaudų.

Tačiau reikalavimas tvirtinti keleivių registracijos sistemas kai kurioms nacionalinėms administracijoms smarkiai padidino darbo krūvį. Toks darbo krūvis ir su juo susijusios sąnaudos įvertinti kaip akivaizdžiai per dideli, ypač turint omenyje siaurą taikymo sritį, dalinį dubliavimąsi su Tarptautiniu saugaus valdymo (angl. santrumpa ISM) kodeksu ir tai, kad be jokių sertifikavimo dokumentų sunku patikrinti, ar sistema patvirtinta. Reikalavimas kompanijoms turėti keleivių registracijos sistemas turi būti panaikintas ir vietoje to dėmesys turi būti skiriamas registracijos kokybei, t. y., kad į esamas elektronines sistemas informacija būtų įvedama tiksliai ir laiku.

Be to, patirtis parodė, kad ankstyvame poavariniame etape labai svarbu turėti ne tik duomenis apie laive esančių asmenų skaičių ir jų sąrašą, bet ir duomenis apie jų pilietybę. Todėl siūloma tokią informaciją registruoti keleivių savideklaracijos principu, kaip šiuo metu daroma su kita informacija. Taip bus užtikrinta, kad tie operatoriai, kurie šiuo metu tokios informacijos neregistruoja, nepatirs jokių sąnaudų, susijusių su šių papildomų duomenų įrašymu, arba jų patirs labai mažai.

2.4 Priemonės pasirinkimas

Vadovaujantis proporcingumo principu, direktyva išlieka tinkamiausia teisės akto rūšis nustatytiems tikslams pasiekti. Ja nustatomi bendrieji principai ir suderintas saugos lygis, užtikrinamas taisyklių laikymasis, tačiau kiekvienai valstybei narei paliekama laisvė pasirinkti, kokias praktines ir technines procedūras taikyti. Taigi kiekvienai valstybei narei tenka ir atsakomybė nuspręsti dėl geriausiai jos vidinę sistemą atitinkančių įgyvendinimo priemonių.

Nuspręsta, kad šiuo atžvilgiu tinkamiausias teisinis sprendimas – pasiūlymas iš dalies keisti Direktyvą 98/41/EB. Kita alternatyva – naujos direktyvos pasiūlymas – atmesta dėl to, kad akivaizdžių pakeitimų, kuriuos reikėtų padaryti dabartinėje direktyvoje, nėra tiek jau daug.

3. EX-POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

3.1 Galiojančių teisės aktų *ex-post* vertinimas ir tinkamumo patikros

Nuostatų tinkamumo patikra parodė, kad pagrindiniai ES keleivinių laivų saugos teisės aktų uždaviniai, susiję su keleivių sauga ir vidaus rinka, iš esmės yra vykdomi ir tebėra labai aktualūs. Sukūrus ES keleivinių laivų saugos teisinę sistemą visoje ES įsigalėjo bendras keleivinių laivų saugos lygis ir lygios sąlygos visiems operatoriams, be to, padaugėjo laivų perdavimo tarp valstybių narių atvejų. Tačiau atlikus nuostatų tinkamumo patikrą paaiškėjo, kad saugos lygį būtų galima dar labiau padidinti, o tam tikrus teisės aktų reikalavimus padaryti veiksmingesnius ir proporcingesnius. Rekomenduota supaprastinti, aiškiau išdėstyti ir panaikinti dviprasmiškus, pasenusius ar besidubliuojančius įvairių sričių reikalavimus:

- (a) panaikinti besidubliuojančius informacijos apie keleivius teikimo reikalavimus ir suvienodinti visiems operatoriams taikomus informacijos teikimo reikalavimus nustatant, kad:
 - prieš laivui išplaukiant iš ES sustojimo uosto ir prieš įplaukiant į jį, informacija apie laive esančių asmenų skaičių turi būti įrašoma ne į kompanijos sistemą, o į esamą elektroninę sistemą, iš kurios, susidarius avarinei padėčiai ar įvykus avarijai, duomenys iš karto perduodami kompetentingai institucijai;
 - prieš laivui išplaukiant į ilgesnį kaip 20 jūrmylių reisą iš ES sustojimo uosto ir prieš įplaukiant į jį visa reikalaujama informacija apie įgulą ir keleivius turi būti įrašoma ne į kompanijos sistemą, o į pirmiau minėtą sistemą. Aiškiau suformuluoti Direktyvos 98/41/EB keleivių registravimo reikalavimų apibrėžtis, tokias kaip reiso ilgis;
- (b) vengti dubliavimosi ir reikalauti, kad prieš kiekvieną ilgesnį kaip 20 jūrmylių reisą būtų registruojama keleivių pilietybė ir ši informacija būtų perduodama kompetentingai institucijai, taikant tas pačias priemones ir kriterijus kaip ir jau reikalaujamos informacijos apie asmenvardį, amžių ir kt. atveju;
- (c) aiškiau suformuluoti Direktyvos 98/41/EB keleivių registravimo reikalavimų apibrėžtis, tokias kaip reiso ilgis;
- (d) iš Direktyvos 98/41/EB išbraukti keleivių registracijos sistemų tvirtinimo reikalavimą;
- (e) racionalizuoti pranešimo apie Direktyvos 2009/45/EB ir Direktyvos 98/41/EB išimčių ir atitikmenų taikymą sistemą.

3.2 Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Kadangi numatomi pasiūlymai yra techninio pobūdžio, nuspręsta, kad tikslinės konsultacijos yra tinkamiausios. Su nacionaliniais ekspertais konsultuotasi Keleivinių laivų saugos ekspertų grupėje. Surengtas praktinis seminaras, į kurį pakviesti valstybių narių, šio sektoriaus ir keleivių asociacijų atstovai. Planuojamos priemonės ne kartą pristatytos įvairiomis progomis.

Be to, Europos portale¹⁰ buvo paskelbtas veiksmų planas, kurį visi suinteresuotieji subjektai galėjo pakomentuoti užpildydami internetinę atsakymo formą.

Konsultacijų santrauka ir išsamūs per konsultacijų procesą pateiktų pastabų komentarai pateikiami prie pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente. Planuojamoms supaprastinimo priemonėms pritarė didžioji dauguma nacionalinių ekspertų, nors dėl tam tikrų konkrečių pasiūlymų formuluočių gauta nemažai pastabų. Todėl visos pastabos nuodugniai peržiūrėtos ir pasiūlymai atitinkamai pakoreguoti. Be to, kai kurie ekspertai iškėlė klausimų dėl praktinių ir techninių įgyvendinimo aspektų – jie aptarti prie pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente ir įtraukti į įgyvendinimo planą.

Sektoriaus suinteresuotieji subjektai primygtinai reikalavo, kad pagrindiniai dabartinės teisinės sistemos principai (konkrečiai dėl keleivių duomenų savideklaracijos) išliktų, o keleivių asociacijos ragino didinti saugos lygį ir įspėjo, kad jis gali sumažėti. Taigi pasiūlymu užtikrinama, kad esamas saugos lygis būtų ne tik išlaikytas, bet ir, kiek tai įmanoma vykdant paprastinimą, padidintas (pvz., naudojant esamą elektroninę sistemą ir paaiškinant, kaip turėtų būti skaičiuojama 20 jūrmylių riba).

3.3 Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Šioje peržiūroje daugiausia remiamasi duomenimis, surinktais atliekant nuostatų tinkamumo patikrą, apie kurią pateikta ataskaita – Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“, priimtas 2015 m. spalio 16 d.¹¹

Rengiant šį paprastinimo pasiūlymą, be duomenų ir konsultacijų, susijusių su nuostatų tinkamumo patikra, taip pat reikėjo techninių specialistų ir teisininkų pagalbos suformuluoti konkrečias technines apibrėžtis ir aiškiai parašyti teisės aktą. Tokių specialistų rasta viduje, bendradarbiaujant su Europos jūrų saugumo agentūra ir Keleivinių laivų saugos ekspertų grupe. Apie tai pranešta prie šio pasiūlymo pridedamame tarnybų darbiname dokumente.

3.4 Poveikio vertinimas

Pasiūlymas yra tiesioginis nuostatų tinkamumo patikros, per kurią nustatyta, ką reikėtų paprastinti ir įvertintas paprastinimo potencialas, rezultatas. Kaip pabrėžiama veiksmų plane, numatomomis priemonėmis arba nesitikima reikšmingo poveikio (t. y., be tokio neišmatuojamo poveikio kaip teisinis aiškumas, tikrumas ar paprastumas), arba nenustatyta jokių kitų iš esmės skirtingų sprendimų. Laikantis Komisijos geresnio reglamentavimo gairių, visapusiškas poveikio vertinimas nebuvo atliktas.

Vis dėlto kartu su paprastinimo pasiūlymu teikiamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame atkartojamos nuostatų tinkamumo patikros rekomendacijos ir siūlomi sprendimai paaiškinami techniniu bei teisiniu aspektais. Jame taip pat pateikiama konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis dėl šios iniciatyvos santrauka ir komentarai. Taip pat pridedamas įgyvendinimo planas.

3.5 Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas

Pagrindinis šio pasiūlymo tikslas – užtikrinti, kad galiojantys teisės aktai atitiktų savo paskirtį. Pasinaudojant esamomis elektroninėmis ryšio priemonėmis politikos tikslus bus galima

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

¹¹ SWD(2015)197.

pasiekti veiksmingiau ir efektyviau. Paprastinimo potencialą visų pirma sudaro besidubliuojančių duomenų perdavimo prievolių ir neproporcingų reikalavimų panaikinimas ir toks neišmatuojamas poveikis kaip teisinis aiškumas, tikrumas ir paprastumas.

Besidubliuojantys duomenų perdavimo reikalavimai operatoriams, kurie jau ir taip perduoda keleivių ir įgulos duomenis į nacionalinę vieno langelio sistemą, sukuria papildomos ir nereikalingos naštos šiame sektoriuje. Pirmiau minėtomis sistemomis dar nesinaudojantiems operatoriams (daugiausia smulkesniems) numatyta supaprastinta tvarka. Tokios kompanijos dažniausiai vykdo labai trumpus vidinius reišius (t. y., registruoja tik laive esančių asmenų skaičių) ir neturi kompiuterinių sistemų ar interneto ryšio.

Siekiant neutralizuoti galimą tokių operatorių sąnaudų padidėjimą, numatyta, kad jie galės pasirinkti duomenis apie laive esančių asmenų skaičių perduoti per automatinę informavimo sistemą – jūrinę transliavimo sistemą, grindžiamą labai aukšto dažnio radijo signalų perdavimu. Taigi vietinis paieškos ir gelbėjimo centras galėtų lengvai bet kuriuo metu gauti laive esančių asmenų skaičių, nepriklausomai nuo to, ar yra kontaktinis asmuo, ar ne.

Valstybėms narėms neberekės tvirtinti kompanijų naudojamų keleivių registracijos sistemų, tačiau jos liks atsakingos už tai, kad informacija būtų laiku ir tiksliai surinkta ir užregistruota elektroninėmis priemonėmis.

3.6 Pagrindinės teisės

Pasiūlymu nekeičiamos asmens duomenų, kurie turi būti renkami ir registruojami pagal galiojančius Direktyvos 98/41/EB reikalavimus, kategorijos ir nesukuriama naujų kategorijų. Vienintelė išimtis – informacija apie laive esančių asmenų pilietybę, kuria dėl pirmiau paaikšintų priežasčių siūloma papildyti jau registruojamą informaciją (t. y., laive esančių asmenų pavardes, vardus arba inicialus, lytį, amžiaus kategoriją arba amžių, arba gimimo metus ir savanoriškai keleivių pateikiamą informaciją apie specialios priežiūros ar pagalbos poreikį susidarius avarinei situacijai).

Vis dėlto Direktyva 98/41/EB turi būti atnaujinta atsižvelgiant į asmens duomenų apsaugos teisinių nuostatų pokyčius, visų pirma į Reglamentą (ES) Nr. XXX/2016¹². Šiuo atžvilgiu paminėtina, kad, nors duomenų kategorijos, paskirtis ir gavėjai aiškiai nustatyti, duomenų saugojimo laikotarpis – ne. Direktyvoje 98/41/EB reikalaujama, kad kompanija asmens duomenis saugotų ne ilgiau, nei būtina direktyvos taikymo reikmėms, tačiau joje nenurodoma, koks tas laikotarpis turėtų būti. Įgyvendinimo patirtis parodė, kad duomenų saugojimo laikotarpis valstybėse narėse labai skiriasi – vienur tai valandos, kitur savaitės ir net mėnesiai po (sėkmingo) reiso užbaigimo. Todėl siūloma šioje direktyvoje nustatyti saugojimo laikotarpį (nedarantį poveikio kitiems teisiniams reikalavimams, pagal kuriuos duomenys renkami kitais tikslais ir jų saugojimo laikotarpis yra kitas).

Be to, nors direktyvoje nustatyta, kad kompanijos registracijos sistemos turi būti saugomos nuo atsitiktinio ar neteisėto sunaikinimo ar praradimo ir pakeitimo, paskelbimo ar gavimo be leidimo, joje nėra nuorodos į ES asmens duomenų apsaugos teisę ir jokių garantijų dėl asmens duomenų prieinamumo. Šiuo atžvilgiu pasiūlymas laikytinas labai pagerinančiu asmens duomenų apsaugą.

Be to, pasiūlymu reikalavimas kompanijai saugoti asmens duomenis pakeičiamas reikalavimu perduoti tokius duomenis į esamą tuo tikslu sukurtą elektroninę sistemą (ir atlikus perdavimą

¹² Nuorodą įrašyti po priėmimo.

asmens duomenis ištrinti). Siūlant perduoti duomenis į nacionalinę vieno langelio sistemą atsižvelgiama į konfidencialumo reikalavimus (nustatytus Direktyvos 2010/65/EB 8 straipsnyje) ir laikomasi ES asmens duomenų apsaugos teisės aktu. Taip pat numatyta ribota prieiga prie tokių duomenų, bet jie bus perduodami atitinkamoms nacionalinėms institucijoms paprašius (susidarius avarinei situacijai arba įvykus avarijai duomenys bus perduodami per „SafeSeaNet“ sistemą, apibrėžtą Direktyvoje 2002/59/EB). Lygiai kaip ir nacionalinė vieno langelio sistema, „SafeSeaNet“ sistema sukurta remiantis ES asmens duomenų apsaugos teise ir joje yra aiškiai nustatyta duomenų apsauga ir prieigos teisės.

Atitinkamos nacionalinės institucijos, kurioms pagal šią direktyvą suteikiama prieigos prie duomenų teisė, yra valstybių narių paskirtos paieškos ir gelbėjimo institucijos. Jei paieškos ir gelbėjimo institucijos paprašo, taip pat susidarius avarinei situacijai arba įvykus avarijai paieškos ir gelbėjimo institucijos nedelsiant gauna informaciją, užregistruotą pagal Direktyvą 98/41/EB.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

5.1 Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Kartu su pasiūlymu teikiamas įgyvendinimo planas, kuriame išvardyti paprastinimo priemonėms įgyvendinti reikalingi veiksmai ir nurodyti pagrindiniai techniniai, teisiniai ir su laiku susiję įgyvendinimo iššūkiai.

Nustatyta tinkama stebėsenos ir ataskaitų teikimo tvarka, kurioje nenumatyta naujų ataskaitų teikimo prievolių ir dėl kurios nebus patiriama administracinės naštos. Pagrindinė informacija apie laivyną, avarijas ir atitiktį bus renkama padedant Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA), Keleivinių laivų saugos ekspertų grupei ir remiantis Europos informacine baze apie avarijas jūroje (EMCIP). Kadangi apskaičiuota, kad numatytų EMSA įgyvendinimo stebėjimo apsilankymų ciklas trunka 5 metus, ES keleivinių laivų saugos teisės aktai turėtų būti vertinami kas 7 metus.

5.2 Aiškinamieji dokumentai

Aiškinamieji dokumentai nereikalingi, nes paprastinimo priemonės nėra esminės ar sudėtingos.

5.3 Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

Apibrėžtys ir taikymo sritis

2 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant apibrėžtis kuo labiau suderinti su pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/45/EB, ir naujos direktyvos, kuria bus pakeista Direktyva 1999/35/EB, apibrėžtimis, o keleivių regulatoriaus užduotis atitinkamai suderinti su pasiūlymu panaikinti kompanijai taikomą reikalavimą saugoti pagal šią direktyvą reikalaujamą informaciją.

3 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant aiškiau išdėstyti direktyvos taikymo sritį ir ją suderinti su uosto akvatorijos apibrėžtimi, pateikta Direktyvos 2009/45/EB dalinio keitimo pasiūlyme.

Informacija apie laive esančius asmenis

4 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant reikalavimą informaciją apie laive esančių asmenų skaičių saugoti kompanijos sistemoje pakeisti reikalavimu įrašyti jį į nacionalinę vieno langelio sistemą arba perduoti per automatinę identifikavimo sistemą.

5 straipsnis iš dalies keičiamas įtraukiant reikalavimą rinkti informaciją apie laive esančių asmenų pilietybę ir kompanijai taikomą reikalavimą saugoti keleivių ir įgulos narių sąrašus pakeisti reikalavimu tokią informaciją įrašyti į nacionalinę vieno langelio sistemą. Reikalaujamų duomenų sąrašas supaprastinamas, padaromas aiškesnis ir kuo labiau suderinamas su informacijos pranešimo į nacionalinę vieno langelio sistemą reikalavimu.

6 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant nuorodą suderinti su siūloma duomenų perdavimo priemone ir aiškiau nustatyti valstybių narių atsakomybę laivų, plaukiojančių su trečiųjų šalių vėliavomis, atžvilgiu.

Kompanijos

8 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant atsižvelgti į naująjį keleivių registratoriaus vaidmenį (t. y., ne saugoti, o perduoti duomenis) ir panaikinti reikalavimą sukurti kompanijos keleivių registracijos sistemą. Jis taip pat iš dalies keičiamas siekiant atsižvelgti į ES asmens duomenų apsaugos teisę ir nustatyti, kad kompanijai perdavus asmens duomenis į vieno langelio sistemą, duomenys turi būti sunaikinti (nedarant poveikio kitiems duomenų pateikimo reikalavimams).

Išimtys

9 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant pašalinti pasenusią nuorodą į reguliarioms paslaugoms per Mesinos sąsiaurį taikomą išimtį. Atsižvelgiant į tai, kad bus naudojamos elektroninės duomenų perdavimo priemonės, ir į pasiūlyme numatytas lanksčias laive esančių asmenų skaičiaus perdavimo galimybes, 9 straipsnis iš dalies keičiamas, kad būtų panaikinta galimybė operatorius atleisti nuo prievolės laive esančių asmenų skaičių perduoti kompetentingoms institucijoms.

9 straipsnis taip pat keičiamas siekiant užtikrinti, kad išimties suteikimo kriterijuose būtų numatytas paieškos ir gelbėjimo įrangos buvimas netoliese, nes to nebeapima nauja saugomos jūros teritorijos apibrėžtis. Galiausiai 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip, kad pranešti apie išimtis būtų paprasčiau naudojantis duomenų baze, kuri bus sukurta ir tvarkoma tuo tikslu, ir siekiant suderinti šioje direktyvoje ir Direktyvoje 2009/45/EB numatytą prieštaravimo išimtims tvarką.

Valstybės narės

10 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant suderinti valstybių narių atsakomybę ir siūlomas duomenų perdavimo priemones, taip pat siekiant atsižvelgti į ES asmens duomenų apsaugos teisę nustatant sąlygas, kuriomis valstybės narės gali apdoroti duomenis, duomenų prieigos teises ir jų saugojimo trukmę.

Papildomos nuostatos

11 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant panaikinti reikalavimą kompanijai turėti savo registracijos sistemą, nes jis šio pasiūlymo kontekste nebereikalingas. Taip pat atitinkamai panaikinama 12 straipsnio 1 dalis.

Komiteto procedūra ir keitimo procedūra

12 ir 13 straipsniai suderinami su Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo. Dėl tos pačios priežasties įterpiamas 12a straipsnis (naudojimasis įgaliojimais).

Vertinimo nuostatos

14a straipsnis įterpiamas siekiant nustatyti vertinimo nuostatas.

Direktyvos 2010/65/ES priedo dalinis keitimas

Pasiūlymu papildomai iš dalies keičiama Direktyvos 2010/65/ES priedo A dalis, nes to reikia atsižvelgiant į Direktyvos 98/41/EB pakeitimus.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹³,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁴,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) laiku gaunama tiksli informacija apie laive esančių asmenų skaičių ar tapatybę yra labai svarbi rengiantis paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir jų efektyvumui užtikrinti. Jūroje įvykus avarijai, kompetentingų institucijų vykdomos operacijos gali būti daug efektyvesnės, jei susijusios valstybės ar valstybių kompetentingos nacionalinės institucijos, laivo operatorius ir laivo agentai visapusiškai ir visiškai bendradarbiaus. Tam tikri to bendradarbiavimo aspektai reglamentuojami Tarybos direktyva 98/41/EB¹⁵;
- (2) remiantis teisės aktų nuostatų tinkamumo patikros pagal programą REFIT¹⁶ rezultatais ir įgyvendinimo patirtimi, kompetentingos institucijos ne visada lengvai gauna informaciją apie laive esančius asmenis, todėl dabartiniai Direktyvos 98/41/EB reikalavimai turi būti suderinti su elektroninio duomenų pateikimo reikalavimais, kad jie būtų veiksmingesni ir mažiau apsunkinantys. Informacijos suskaitmeninimas taip pat padės susidarius avarinei situacijai ar įvykus avarijai greičiau panaudoti su dideliu keleivių skaičiumi susijusią informaciją;
- (3) per pastaruosius 17 metų padaryta esminė laivo judėjimo duomenų perdavimo ir saugojimo technologijų pažanga – naudojant automatinę identifikavimo sistemą (AIS) dabar laivus galima stebėti dar geriau. Todėl šioms funkcijoms atlikti reikalingos įrangos išlaidos labai sumažėjo. Vadovaujantis Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO)

¹³ OL C , , p. .

¹⁴ OL C , , p. .

¹⁵ 1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos (OL L 188, 1998 7 2, p. 35).

¹⁶ COM(2015)508.

priimtomis taisyklėmis, palei Europos krantus įdiegta keletas privalomųjų pranešimų iš laivų sistemų. Sąjungos ir nacionalinė teisė užtikrina, kad laivai laikytųsi pagal tas sistemas taikomų pranešimų teikimo reikalavimų;

- (4) sukūrus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2010/65/ES¹⁷ nurodytą nacionalinę vieno langelio sistemą ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/59/EB¹⁸ nurodytą sistemą „SafeSeaNet“, su laivu susijusių duomenų rinkimas, perdavimas ir dalijimasis jais tapo paprastesni ir suderinti. Todėl informacija apie laive esančius asmenis, kurios reikalaujama pagal Direktyvą 98/41/EB, turėtų būti registruojama į nacionalinę vieno langelio sistemą, iš kurios, susidarius avarinei situacijai arba įvykus avarijai, kompetentinga institucija ją gali lengvai gauti;
- (5) siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi proporcingumo principo, mažesni operatoriai, kurie dar nesinaudoja nacionaline vieno langelio sistema ir dažniausiai vykdo labai trumpus (mažiau kaip 20 jūrmylių) vidaus reiserus (t. y., yra įpareigoti registruoti tik laive esančių asmenų skaičių), turėtų galėti pasirinkti tokio skaičiaus pranešimo būdą – per nacionalinę vieno langelio sistemą arba per AIS;
- (6) siekiant, įvykus avarijai, sumažinti giminaičių nerimą ir nereikalingą konsulinės pagalbos ir kitų paslaugų delsą, pranešama informacija turėtų apimti ir informaciją apie laive esančių asmenų pilietybę. Duomenų, kurių reikalaujama vykdant trumpesnes kaip 20 jūrmylių keliones, sąrašą reikėtų supaprastinti, padaryti aiškesnį ir kuo labiau suderinti su informacijos pranešimo į nacionalinę vieno langelio sistemą reikalavimu;
- (7) atsižvelgiant į tai, kad sukurtos elektroninės duomenų registracijos priemonės, ir į tai, kad asmenų duomenys bet koku atveju turi būti surinkti prieš laivui išplaukiant, šiuo metu Direktyvoje 98/41/EB nustatytas 30 minučių vėlavimas laikytinas didžiausiu leistinu ir juo turėtų būti naudojamosi tik išimtiniais atvejais;
- (8) siekiant daugiau teisinio aiškumo ir derėjimo su susijusiais Sąjungos teisės aktais, visų pirma su Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB¹⁹, reikėtų atnaujinti arba panaikinti keletą pasenusių, dviprasmiškų ir klaidinančių nuorodų. Sąvoką „keleivinis jūrų laivas“ reikėtų pakeisti į sąvoką „keleivinis laivas“, o sąvoką „saugoma jūros teritorija“ reikėtų pakeisti į valstybių narių pagal Direktyvą 2009/45/EB aiškiai apibrėžtas jūros teritorijas. Keleivių regulatoriaus apibrėžtį reikėtų iš dalies pakeisti taip, kad atsispindėtų naujos jo pareigos, kurios nebeapima informacijos saugojimo. Atitinkami kompanijų naudojamoms keleivių registravimo sistemoms keliami reikalavimai turėtų būti panaikinti;
- (9) valstybės narės turėtų likti atsakingos už Direktyva 98/41/EB nustatytų duomenų registravimo reikalavimų, susijusių su duomenų tikslumu ir užregistravimu laiku, laikymąsi. Šiuo atžvilgiu tikrinimai turėtų būti atliekami panašiai, kaip dabar atsitiktine tvarka atliekami kompanijų registracijos sistemų tikrinimai;

¹⁷ 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

¹⁸ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

¹⁹ 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų (OL L 163, 2009 6 25, p. 1).

- (10) jei priemonės apima asmens duomenų tvarkymą, jie turi būti tvarkomi laikantis Sąjungos teisės aktų dėl asmens duomenų apsaugos²⁰. Pažymėtina, kad laikantis Direktyvos 98/41/EB surinkti asmens duomenys negali būti tvarkomi ir naudojami jokiam kitam tikslui ir turi būti laikomi ne ilgiau, nei būtina tuo tikslu, kuris nustatytas Direktyvoje 98/41/EB;
- (11) atsižvelgiant į proporcingumo principą ir į tai, kad keleiviai patys suinteresuoti pateikti teisingą informaciją, šiuo metu taikomo duomenų rinkimo savideklaracijos principu pakanka Direktyvos 98/41/EB taikymo tikslais. Kartu elektroninėmis duomenų registravimo ir tikrinimo priemonėmis turėtų būti užtikrinta, kad apie kiekvieną laive esantį asmenį būtų surinkta unikali informacija;
- (12) siekiant skaidrumo ir norint padėti valstybėms narėms pranešti apie išimtis ir prašymus leisti taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, Komisija turėtų sukurti ir tvarkyti tam skirtą duomenų bazę. Joje turėtų būti saugomos priemonės – tiek jų projektai, tiek jau patvirtintos priemonės – apie kurias pranešta;
- (13) atsižvelgiant į pakeitimus, padarytus Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo, reikėtų atitinkamai atnaujinti Komisijai suteikiamus įgaliojimus įgyvendinti Direktyvą 98/41/EB. Įgyvendinimo aktai turėtų būti priimami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011²¹;
- (14) siekiant atsižvelgti į tarptautinius pokyčius ir padidinti skaidrumą, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl to, kad atitinkamais atvejais tarptautinių priemonių pakeitimai būtų neįtraukiami į šios direktyvos taikymo sritį, ir dėl Komisijos tvarkomos duomenų bazės, kurioje saugomi valstybių narių pranešimai apie išimtis ir prašymai taikyti nukrypti leidžiančią nuostatą, naudojimosi sąlygų. Itin svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, be kita ko, su ekspertais, ir kad tos konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti rengiant deleguotuosius aktus, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o šiems sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (15) atsižvelgiant į visą stebėsenos ciklą, kurį sudaro Europos jūrų saugumo agentūros atstovų apsilankymai, Direktyvos 98/41/EB įgyvendinimą Komisija turėtų įvertinti ne vėliau kaip [septyneri metai nuo datos, nurodytos 3 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje] ir apie vertinimo rezultatus pranešti Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą šiam vertinimui reikiamą informaciją;

²⁰ Visų pirma XXX Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. XXX/2016 (numeris bus įrašytas, kai reglamentas bus oficialiai priimtas) dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (nuoroda į OL bus įrašyta, kai reglamentas bus oficialiai priimtas) ir 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

²¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(16) siekiant, kad būtų atsižvelgta į Direktyvos 98/41/EB pakeitimus, informacija apie laive esančius asmenis turėtų būti įtraukta į Direktyvos 2010/65/ES priedo A dalyje nurodytą pranešimo formalumų sąrašą;

(17) todėl direktyvos 98/41/EB ir 2010/65/ES turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos;

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I straipsnis
Direktyvos 98/41/EB pakeitimai

Direktyva 98/41/EB iš dalies keičiama taip:

(1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) antra įtrauka pakeičiama taip:

„– keleivinis laivas – laivas ar greitaeigis laivas, vežantis daugiau nei dvylika keleivių“;

(b) šešta įtrauka pakeičiama taip:

„keleivių registratorius – atsakingas asmuo, kompanijos paskirtas ISM kodekso įpareigojimams vykdyti, arba asmuo, kompanijos paskirtas atsakingu už informacijos apie asmenis, įlipusius į šios kompanijos keleivinį laivą, perdavimą“;

(c) devinta įtrauka pakeičiama taip:

„– saugoma jūros teritorija – jūros zona, kurioje gali plaukioti D klasės laivai, įtraukta į sąrašą pagal Direktyvos 2009/45/EB 4 straipsnio 2 dalį“;

(d) dešimtos įtraukos įvadinė frazė pakeičiama taip:

„– reguliariosios paslaugos – serija laivų maršrutų, kuriais užtikrinamas susisiektis tarp dviejų ar daugiau tų pačių uostų, arba serija plaukiojimų iš to paties ir į tą patį uostą be tarpinių sustojimų, kai“;

(e) vienuolika pastraipa pakeičiama taip:

„– trečioji šalis – bet kuri šalis ne valstybė narė“;

(f) pridedama ši dvylikta įtrauka:

„– uosto akvatorija – Direktyvos 2009/45/EB 2 straipsnio r punkte apibrėžta akvatorija“;

(g) pridedama ši trylikta įtrauka:

„– pramoginė jachta arba pramoginis laivas – bet kuriuo būdu varomas krovinio neturintis laivas, kuriuo plaukia ne daugiau kaip dvylika keleivių, vežamų ne komerciniais tikslais“;

(2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) pirma įtrauka pakeičiama taip:

„– karo laivus ir karinius transporto laivus“;

(b) antra įtrauka pakeičiama taip:

„– pramogines jachtas ir pramoginius laivus“;

(c) pridedama ši trečia įtrauka:

„– keleivinius laivus, plaukiojančius tik uosto akvatorijoje.“;

(3) 4 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Prieš keleiviniam laivui išplaukiant, laive esančių asmenų skaičius pranešamas keleivinio laivo kapitonui ir užregistruojamas į vieno langelio sistemą, sukurtą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/65/ES* 5 straipsnį, arba per automatinę identifikavimo sistemą pranešamas paskirtajai institucijai.

* 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).“;

(4) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

1. Apie kiekvieną iš valstybės narės uosto išplaukiantį keleivinį laivą, vykstantį reisui, kurio ilgis nuo pradinio taško iki kito įplaukimo uosto yra daugiau kaip dvidešimt mylių, registruojama tokia informacija:

- laive esančių asmenų pavardės,
- vardai,
- lytis,
- pilietybė,
- gimimo metai,
- savanoriškai keleivių pateikiama informacija apie avarijos atveju reikalingą specialią priežiūrą ar pagalbą.

2. Ši informacija surenkama dar prieš laivui išplaukiant ir laivo išplaukimo metu, bet kokiu atveju ne vėliau kaip per trisdešimt minučių nuo jo išvykimo, užregistruojama į vieno langelio sistemą, sukurtą pagal Direktyvos 2010/65/ES 5 straipsnį.

3. Pagal šią direktyvą surinkti asmens duomenys neapdorojami ir nenaudojami jokių kitu tikslu.“;

(5) 6 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Kiekviena valstybė narė reikalauja, kad kompanija užtikrintų, jog 4 straipsnio 1 dalyje ir 5 straipsnio 1 dalyje nurodyta informacija apie kiekvieną su trečiosios šalies vėliava plaukiojantį keleivinį laivą, išvykstantį iš uosto už Sąjungos ribų ir vykstantį į Sąjungos teritorijoje esantį uostą, būtų pateikta kaip numatyta 4 straipsnio 2 dalyje ir 5 straipsnio 2 dalyje.“;

(6) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Kai reikalaujama pagal šios direktyvos 4 ir 5 straipsnius, kiekviena kompanija, imdamasi atsakomybės už keleivinio laivo eksploatavimą, paskiria keleivių registratorių, atsakingą už tuose straipsniuose nurodytos informacijos

registraciją į vieno langelio sistemą, sukurtą pagal Direktyvos 2010/65/ES 5 straipsnį, arba perdavimą per automatinę identifikavimo sistemą.

Pagal 5 straipsnį surinktų asmens duomenų kompanija nelaiko ilgiau nei būtina šios direktyvos taikymo tikslais, t. y., ilgiau nei jie įrašomi į vieno langelio sistemą, sukurtą pagal Direktyvos 2010/65/ES 5 straipsnį. Nedarant poveikio kitoms informacijos teikimo prievolėms, minėtu tikslu nebereikalinga informacija sunaikinama.

Kiekviena kompanija užtikrina, kad su keleiviais, pareiškusiais, jog jiems avarijos atveju reikia specialios priežiūros ar pagalbos, susijusi informacija būtų tinkamai užregistruota ir perduota kapitoniui prieš keleiviniam laivui išvykstant.

(7) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 dalis iš dalies keičiama taip:

– a ir b punktai išbraukiami;

– c punktas pakeičiamas taip:

„c) valstybė narė gali keleivinius laivus, plaukiojančius tik saugomose jūros teritorijose, kuriose yra užtikrinta lengvai pasiekiamą paieškos ir gelbėjimo įranga, ir tik tarp dviejų uostų arba iš uosto į tą patį uostą pakeliui neįplaukiant į kitus uostus, atleisti nuo 5 straipsnyje nustatytų įpareigojimų.“;

(b) 3 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„a) valstybė narė nedelsdama praneša Komisijai apie savo sprendimą atleisti nuo 5 straipsnyje nustatytų prievolių ir nurodo pagrindas to sprendimo priežastis. Toks pranešimas teikiamas per duomenų bazę, kurią Komisija tuo tikslu sukuria ir tvarko. Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl priegios prie šios duomenų bazės sąlygų.

b) jei per šešis mėnesius nuo pranešimo dienos Komisija nusprendžia, kad toks sprendimas nėra pagrįstas arba galėtų neigiamai paveikti konkurenciją, ji gali, priimdama įgyvendinimo aktą, pareikalauti, kad valstybė narė pakeistų arba atšauktų savo sprendimą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

(c) 4 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Toks reikalavimas pateikiamas Komisijai per 3 dalyje nurodytą duomenų bazę. Jei per šešis mėnesius nuo tokio reikalavimo pateikimo dienos Komisija nusprendžia, kad daryti išimtį nėra pagrindo arba kad ji galėtų neigiamai paveikti konkurenciją, ji gali, priimdama įgyvendinimo aktą, pareikalauti, kad valstybė narė iš dalies pakeistų savo siūlomą sprendimą arba jo nepriimtų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

(8) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Valstybės narės tikrina, ar pagal šią direktyvą reikalaujami duomenys registruojami tiksliai ir laiku.

Kiekviena valstybė narė paskiria instituciją, kuriai suteikiama prieiga prie informacijos, kurios reikalaujama pagal šią direktyvą. Valstybė narė užtikrina,

kad, susidarius avarinei situacijai ar įvykus avarijai, ši paskirtoji institucija galėtų iš karto gauti pagal šią direktyvą reikalaujamą informaciją.

Valstybės narės pagal 5 straipsnį surinktų asmens duomenų nelaiko ilgiau negu būtina šios direktyvos taikymo tikslais, tai yra laiko:

- (a) iki saugiai baigiamas konkretus laivo reisas arba,
- (b) jei susidaro avarinė situacija ar įvyksta avarija, iki baigiamas galimas tyrimas arba teismo procesas.

Nedarant poveikio kitoms informacijos teikimo prievolėms, šiais tikslais nebereikalinga informacija sunaikinama.“;

- (9) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

1. Duomenys, kurie turi būti renkami pagal šią direktyvą, surenkami ir užregistruojami taip, kad į laivą įlipantys ir (arba) iš jo išlipantys keleiviai nebūtų be reikalo gaišinami.
2. Tuose pačiuose ar panašiuose maršrutuose turi būti išvengta daugkartinio duomenų rinkimo.“;

- (10) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama ši direktyva, siekiant, kad į jos taikymo sritį nebūtų įtraukti 2 straipsnyje nurodytų tarptautinių priemonių pakeitimai tik jei, remiantis Komisijos atliktu vertinimu, yra akivaizdi rizika, kad tarptautinės priemonės pakeitimu būtų sumažintas Sąjungos jūrų teisės aktais nustatytas jūrų saugos standartas arba tas pakeitimas būtų su juo nesuderinamas.“;

- (11) įterpiamas šis 12a straipsnis:

„12a straipsnis

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti 9 ir 12 straipsniuose nurodytus deleguotuosius aktus laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.
2. 9 ir 12 straipsniuose nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [įsigaliojimo datos].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 9 ir 12 straipsniuose nurodytus įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 9 ir 12 straipsnius priimti deleguotieji aktai įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

7. 12 straipsnyje numatytas deleguotasis aktas, kuriuo į šios direktyvos taikymo sritį neįtraukiamas koks nors tarptautinių priemonių pakeitimas, priimamas likus bent trimis mėnesiams iki tarptautiniu mastu nustatyto atitinkamo pakeitimo nebylaus priėmimo laikotarpio pabaigos arba to pakeitimo įsigaliojimo. Laikotarpiu iki tokio deleguotojo akto įsigaliojimo valstybės narės susilaiko nuo bet kokios iniciatyvos, kuria siekiama pakeitimą integruoti į nacionalinę teisę arba taikyti atitinkamos tarptautinės priemonės pakeitimą.“;

(12) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Tais atvejais, kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011* 5 straipsnis.

* 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

(b) 3 dalis išbraukiama;

(13) įterpiamas šis 14a straipsnis:

„14a straipsnis

Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą ir to vertinimo rezultatus pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ne vėliau kaip [septyneri metai po 3 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytos datos].“.

2 straipsnis

Direktyvos 2010/65/ES priedo pakeitimai

Direktyvos 2010/65/EB priedo A dalis papildoma šiuo 7 punktu:

„7. Informacija apie laive esančius asmenis

1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyvos 98/41/EB dėl įplaukiančiuose į ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos (OL L 188, 1998 7 2, p. 35) 4 straipsnio 2 dalis ir 5 straipsnio 2 dalis.“.

3 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [12 mėnesių nuo įsigaliojimo] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Jos taiko šias nuostatas nuo [12 mėnesių nuo įsigaliojimo].

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis
Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis
Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas