



Briselē, 6.6.2016.
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko izdara grozījumus Padomes Direktīvā 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Komisijas *REFIT* programmas un labāka regulējuma programmas garā un tūlīt pēc ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes¹ Komisija ierosina priekšlikumu kopumu, kura mērķis ir īstenot apzināto vienkāršošanas potenciālu.

Šis pārskatīšanas nolūks ir vienkāršot un racionalizēt ES pasažieru kuģu drošības esošo tiesisko regulējumu, lai i) saglabātu ES noteikumus, ja tie ir nepieciešami un samērīgi; ii) nodrošinātu to pareizu īstenošanu un iii) novērstu pienākumu iespējamo pārklāšanos un nekoncevenci starp saistītiem tiesību aktiem. Vispārējais mērķis ir nodrošināt skaidru, vienkāršu un mūsdienīgu tiesisko regulējumu, kuru ir vieglāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt, tādējādi paaugstinot vispārējo drošības līmeni.

Padomes Direktīva 98/41/EK² prasa skaitīt un reģistrēt pasažierus un apkalpi uz pasažieru kuģiem, kuri veic reisu uz ES ostām un no tām. Tās mērķis ir nodrošināt, ka pasažieru drošība nav apdraudēta tāpēc, ka ir pārsniegts maksimālais personu skaits, kas drīkst atrasties uz kuģa, un ka ir iespējams efektīvi veikt meklēšanu un glābšanu, ja ir noticis negadījums.

Direktīva 98/41/EK bija pirmais ES tiesību akts, kas pievērsās informācijai par personām uz kuģa. Tomēr kopš 1998. gada spēkā stājušies citi ES tiesību akti un starptautiskas konvencijas, kuros izskatīti saistīti jautājumi, un ir izstrādātas jaunu tehnoloģiju sistēmas un risinājumi. Tā rezultātā tiesību normas, kas reglamentē uz kuģa esošo personu skaitīšanu un reģistrēšanu un paziņošanu par šīm personām, ir kļuvušas aizvien komplicētākas un aizvien vairāk pārklājušās.

Lai gan efektīvas meklēšanas un glābšanas operācijas veikšanai vajadzīga nekavējoties pieejama, precīza informācija par personām uz kuģa, praksē tā ne vienmēr ir noticis. Saskaņā ar patlaban spēkā esošajām prasībām šāda informācija jāglabā sabiedrības sistēmā, un tai jebkurā laikā jābūt viegli pieejamai pārsūtīšanai kompetentajai iestādei, kas atbild par meklēšanu un glābšanu. Šajā prasībā, kas pieņemta 1998. gadā, nav ņemta vērā tādu sistēmu kā *SafeSeaNet*³ un valsts vienotais kontaktpunkts⁴ izveide, un saskaņā ar šo prasību valsts kompetentajai iestādei ārkārtas situācijā jāsaazinās ar kuģošanas sabiedrību. Turklāt reģistrētajā informācijā ne vienmēr ietvertas ziņas par valstspiederību (t.i., papildus vārdam un uzvārdam, vecumam un dzimumam), tādējādi apgrūtinot palīdzības sniegšanu upuriem un viņu tuviniekiem.

Tā rezultātā ekspluatantiem, kuri jau pārsūta šādu informāciju valsts vienotajam kontaktpunktam, nākas ziņot informāciju divreiz. Uz šo situāciju norādījušas dalībvalstis,

¹ Ziņojums par atbilstības pārbaudes rezultātiem Eiropas Parlamentam un Padomei sniegts 2015. gada 16. oktobrī (COM(2015)508).

² Padomes 1998. gada 18. jūnija Direktīva 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām (OV L 188, 2.7.1998., 35. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, un ar ko atceļ Direktīvu 2002/6/EK (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).

kuras praksē jau izmanto Direktīvu 2002/59/EK, lai izpildītu Direktīvā 98/41/EK noteiktos pienākumus. Turklāt īstenošanas gaitā gūtā pieredze liecina, ka pastāv vairākas neskaidras definīcijas un diezgan sarežģītas prasības, kuras apgrūtinā dažu noteikumu uzraudzību un izpildi.

Tāpēc tiek ierosināts atjaunināt, precizēt un vienkāršot pastāvošās prasības uz pasažieru kuģiem esošo pasažieru un apkalpes skaitīšanai un reģistrēšanai, vienlaikus paaugstinot šo prasību nodrošināto drošības līmeni. Tas pilnībā atbilst Komisijas *REFIT* programmai un tiecas izmantot digitalizācijas potenciālu informācijas reģistrēšanas, pārsūtīšanas, pieejamības un aizsardzības vajadzībām.

Priekšlikums groza Direktīvas 98/41/EK attiecīgās definīcijas un prasības.

1.2. Saskaņība ar spēkā esošajiem noteikumiem politikas jomā

Priekšlikums ir pilnībā saskaņīgs ar vienkāršošanas priekšlikumiem, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK⁵, un jauno direktīvu, ar ko aizstāj Padomes Direktīvu 1999/35/EK⁶. Priekšlikums ir pilnībā saskaņīgs ar atbilstības pārbaudes ieteikumiem un 2011. gada balto grāmatu par transporta nākotni⁷, kurā atzīta nepieciešamība modernizēt ES pasažieru kuģu drošības pašreizējo tiesisko regulējumu.

1.3. Saskaņība ar citām Savienības politikas jomām

Priekšlikums palīdz īstenot Komisijas labāka regulējuma programmu tādējādi, ka tas gādā par esošo tiesību aktu vienkāršību un skaidrību, nerada lieku apgrūtinājumu un iet kopsolī ar politikas, sociālo un tehnoloģiju attīstību. Nodrošinot kvalitatīvu prāmju satiksmi regulārajos pasažieru pārvadājumos ES iekšienē, priekšlikums palīdz īstenot arī 2018. gada Jūras transporta stratēģijas⁸ mērķus.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

2.1. Juridiskais pamats

Ņemot vērā to, ka priekšlikums aizstāj patlaban spēkā esošo direktīvu, juridiskais pamats aizvien ir LESD 100. panta 2. punkts (bijušais EKL 80. panta 2. punkts), kurā paredzēti pasākumi jūras transporta jomā.

2.2. Subsidiaritāte

Pēc dalībvalstu pieprasījuma⁹ ES tiesību akti pasažieru kuģu drošības jomā galvenokārt veidoti, ņemot par paraugu starptautiskās prasības un reaģējot uz vairākiem smagiem negadījumiem. Lai gan prasības informēšanai par pasažieriem ir pieņemtas starptautiskā līmenī, tādas ne vienmēr tika noteiktas pasažieru kuģiem, kas veic vietējos reisus.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

⁶ Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīva 1999/35/EK par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai (OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.).

⁷ Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144).

⁸ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā (COM/2009/0008).

⁹ Padomes 1994. gada 22. decembra Rezolūcija par ro-ro pasažieru prāmju drošību (94/C 379/05) (OV C 379, 31.12.1994., 8. lpp.).

Priekšlikums nodrošina Direktīvā 98/41/EK noteikto reģistrēšanas prasību kopēju un konsekventu piemērošanu visiem kuģiem, kuri veic reisu uz ES ostām un no tām, un to nevarētu panākt ar vienpusēju rīcību dalībvalstu līmenī. Tas nodrošina, ka Direktīva 98/41/EK iet kopsolī ar tiesiskajām un tehnoloģiskajām norisēm, un tādējādi turpmāk uzlabo drošību un veicina meklēšanu un glābšanu, ja ir noticis negadījums.

Priekšlikums tāpat garantē, ka konkurence ES ūdeņos arī turpmāk notiks ar vienlīdzīgiem nosacījumiem visiem ekspluatantiem neatkarīgi no to valstspiederības vai karoga, ar ko kuģo to kuģi, un nenošķirot starptautiskos un vietējos reisu. Vienlaikus priekšlikumā precizēti nosacījumi izņēmumiem no Direktīvas 98/41/EK prasību piemērošanas, kad tādi var būt nepieciešami vietējo ekspluatācijas nosacījumu dēļ.

2.3. Proporcionalitāte

Ņemot vērā jaunākās tehnoloģiskās un juridiskās norises, priekšlikums svītrot novecojušās prasības, novērst dublēšanos un precizēt neskaidrās prasības tiek uzskatīts par vienīgo samērīgo un loģisko iespēju. Tas nodrošina, ka esošais augstais drošības līmenis tiek saglabāts un papildus uzlabots, izmantojot elektroniskus datu pārraides līdzekļus.

Konkrētāk, prasība informāciju par personām uz kuģa reģistrēt esošā elektroniskā sistēmā (kas ārkārtas situācijā ļauj kompetentajai iestādei nekavējoties piekļūt informācijai) tiek uzskatīta par lielu soli uz priekšu salīdzinājumā ar pašreizējo drošības līmeni, vienlaikus neradot ievērojamas izmaksas ekspluatantiem vai valstu pārvaldes iestādēm.

Šajā kontekstā ir atklājies, ka prasība apstiprināt pasažieru reģistrācijas sistēmas ir radījusi ievērojamu darba slodzi dažām valstu pārvaldes iestādēm. Šāda slodze un ar to saistītās izmaksas novērtēta kā acīmredzami pārmērīga, it sevišķi ņemot vērā tās šauru jomu, daļējo dublēšanos ar ISM kodeksu un grūtības pārbaudīt apstiprinājumu, jo netiek izsniegtas nekādas apliecības. Prasības sabiedrību pasažieru reģistrācijas sistēmām būtu jāsvītrot un galvenā uzmanība jāpievērš reģistrēšanas rezultativitātei, proti, precizitātei un savlaicīgumam, ar kādu informācija tiek reģistrēta esošajās elektroniskajās sistēmās.

Pieredze arī liecina, ka ir sevišķi svarīgi, lai jau ļoti drīz pēc negadījuma būtu pieejama ne tikai informācija par uz kuģa esošo personu skaitu un šo personu saraksts, bet arī informācija par viņu valstspiederību. Tāpēc tiek ierosināts reģistrēt šādu informāciju uz pasažieru pašdeklarācijas pamata, kā patlaban tiek reģistrēta arī cita informācija. Tas nodrošinās, ka tiem ekspluatantiem, kuri patlaban neregistrē šādu informāciju, neradīsies nekādas izmaksas vai radīsies tikai nelielas izmaksas par šādu papildu ziņu reģistrāciju.

2.4. Instrumenta izvēle

Saskaņā ar proporcionalitātes principu direktīva joprojām tiek uzskatīta par vislietderīgāko instrumentu norādīto mērķu īstenošanai. Tā nosaka kopīgus principus un saskaņotu drošības līmeni, nodrošina noteikumu izpildi, bet piemērojamo praktisko un tehnisko procedūru izvēli atstāj katras dalībvalsts ziņā. Tādējādi katras dalībvalsts atbildībā ir izlemt, kādi īstenošanas līdzekļi vislabāk iederas to iekšējā sistēmā.

Šajā kontekstā priekšlikums, ar ko groza Direktīvu 98/41/EK, tika atzīts par vispiemērotāko juridisko risinājumu. Alternatīva iespēja ierosināt jaunas direktīvas pieņemšanu tika atmesta, jo patlaban spēkā esošajā direktīvā vajadzīgs ierobežots skaits skaidri nosakāmu izmaiņu.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

3.1. **Ex post izvērtējumi/spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Atbilstības pārbaudē tika konstatēts, ka ES pasažieru kuģu drošības tiesību aktu galvenie mērķi, kas saistīti ar pasažieru drošību un iekšējo tirgu, kopumā ir sasniegti un vēl aizvien ir ļoti aktuāli. ES pasažieru kuģu drošības tiesiskais regulējums nodrošinājis vienotu drošības līmeni uz pasažieru kuģiem Eiropas Savienībā un vienlīdzīgus konkurences apstākļus kuģu ekspluatantiem, kā arī palielinājis kuģu nodošanu starp dalībvalstīm. Atbilstības pārbaude arī liecināja par to, ka pastāv turpmākas iespējas paaugstināt drošības līmeni un uzlabot dažu regulatīvo prasību efektivitāti un proporcionālītāti. Vairākās jomās tika sniegti šādi ieteikumi vienkāršot, precizēt vai atcelt vairākas neskaidras vai novecojušas prasības vai novērst prasību dublēšanos:

- (a) novērst prasību, kas attiecas uz ziņošanu par pasažieriem, dublēšanos un saskaņot esošās ziņošanas prasības visiem ekspluatantiem, paredzot:
 - pirms atiešanas un pirms iebraukšanas jebkurā ES ienākšanas ostā informāciju par uz kuģa esošo personu skaitu reģistrēt esošā elektroniskā sistēmā, kas ļauj nekavējoties nosūtīt informāciju kompetentajai iestādei, ja iestājusies ārkārtas situācija vai noticis negadījums, nevis sabiedrības sistēmā,
 - pirms atiešanas un pirms iebraukšanas jebkurā ES ienākšanas ostā visiem reisiem tālāk par 20 jūras jūdzēm prasīto informāciju par apkalpi un pasažieriem reģistrēt tajā pašā sistēmā, kas minēta iepriekš, nevis sabiedrības sistēmā; precizēt Direktīvā 98/41/EK norādītās pasažieru reģistrācijas prasību definīcijas, piemēram, reisa garumu;
- (b) novērst dublēšanos un prasīt visiem reisiem tālāk par 20 jūras jūdzēm reģistrēt un nosūtīt kompetentajai iestādei informāciju par pasažieru valstspiederību, izmantojot tos pašus līdzekļus un kritēriju, kas tiek izmantoti, reģistrējot un nosūtot jau tagad prasīto informāciju par vārdu un uzvārdu, vecumu utt;
- (c) precizēt Direktīvā 98/41/EK norādītās pasažieru reģistrācijas prasību definīcijas, piemēram, reisa garumu;
- (d) svītrot no Direktīvas 98/41/EK prasību par pasažieru reģistrācijas sistēmu apstiprināšanu;
- (e) racionalizēt Direktīvā 2009/45/EK un Direktīvā 98/41/EK paredzēto mehānismu paziņošanai par atbrīvojumiem un ekvivalentiem.

3.2. **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ņemot vērā iecerēto priekšlikumu tehnisko raksturu, mērķorientēta apspriešana tika atzīta par vislietderīgāko līdzekli. Apspriešanās ar valstu ekspertiem notika Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupā. Tika sarīkots darbseminārs, kurā uzaicināja piedalīties dalībvalstu, kā arī nozares un pasažieru apvienību pārstāvjus. Iepazīstināšana ar iecerētajiem pasākumiem notika vairākkārt. Turklāt tīmekļa vietnē *Europa* publicētais ceļvedis¹⁰ ļāva visām ieinteresētajām personām paust viedokli, izmantojot atbildes veidlapu tiešsaistē.

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

Apspriešanās kopsavilkums un sīki izklāstītas atbildes uz apspriešanās procesā paustajām piezīmēm sniegtas priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā. Paredzētos vienkāršošanas pasākumus atbalstīja lielākais vairums valstu ekspertu, lai gan tika izteiktas vairākas piezīmes par dažu priekšlikumu konkrētu formulējumu. Tāpēc visi ierosinājumi ir rūpīgi izskatīti un priekšlikumi attiecīgi grozīti. Turklāt daži eksperti uzdeva jautājumus par īstenošanas praktiskajiem un tehniskajiem aspektiem, kuri izskatīti priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā un iestrādāti īstenošanas plānā.

Nozares ieinteresētās personas uzstāja, lai netiktu mainīti pašreizējā tiesiskā regulējuma galvenie principi (proti, saistībā ar informācijas pašdeklarēšanu, ko veic pasažieri), savukārt pasažieru apvienība aicināja paaugstināt drošības līmeni un brīdināja nepieļaut drošības vājināšanu. Tāpēc priekšlikums gādā par esošā drošības līmeņa saglabāšanu un, cik vien iespējams vienkāršošanas kontekstā, paaugstināšanu (piemēram, paredzot esošo elektronisko sistēmu izmantošanu un precizējot, kā būtu jāaprēķina 20 jūras jūdzu robeža).

3.3. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Šī pārskatīšana pirmām kārtām pamatojas uz atbilstības pārbaudes procesā savāktajiem datiem, kā ziņots 2015. gada 16. oktobrī pieņemtajā Komisijas dienestu darba dokumentā "Kursa korekcija: ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaude"¹¹.

Papildus datu vākšanai un apspriešanai, kas tika veikta atbilstības pārbaudes procesā, šā vienkāršošanas priekšlikuma sagatavošanai bija vajadzīgs tehnisko un tieslietu speciālistu ieguldījums tehnisko definīciju konkrētā formulēšanā un skaidrā tiesību akta izstrādē. Šīs zināšanas tika apkopotas iekšēji sadarbībā ar Eiropas Jūras drošības aģentūru un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupu. Par to ziņots priekšlikumam pievienotajā dienestu darba dokumentā.

3.4. Ietekmes novērtējums

Priekšlikums ir tūlītēja atbilde pēc atbilstības pārbaudes, kurā konstatēti vienkāršojamie jautājumi un novērtēts vienkāršošanas potenciāls. Kā uzsvērts ceļvedī, nav gaidāms, ka paredzētie pasākumi radīs jebkādu nozīmīgu ietekmi (t.i., ietekmi papildus tādai neizmērāmai ietekmei kā juridiskās skaidrības, noteiktības un vienkāršības nodrošināšana), vai arī nav apzināti būtiski atšķirīgi risinājumi. Atbilstīgi Komisijas labāka regulējuma pamatnostādņem visaptverošs ietekmes novērtējums nav veikts.

Vienkāršošanas priekšlikumam tomēr pievienots Komisijas dienestu darba dokuments, kurā atgādināti atbilstības pārbaudes ieteikumi un izklāstīts ierosināto risinājumu pamatojums no tehniskā un juridiskā viedokļa. Tajā ietverts kopsavilkums un piezīmes pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kas tika rīkota šīs iniciatīvas atbalstam. Pievienots arī īstenošanas plāns.

3.5. Normatīvā atbilstība un vienkāršošana

Šā priekšlikuma galvenais mērķis ir nodrošināt esošo tiesību aktu atbilstību to nolūkam. Pieejamo elektronisko saziņas līdzekļu izmantošana ļaus efektīvāk un iedarbīgāk sasniegt politikas mērķus. Vienkāršošanas potenciālu galvenokārt veido ziņošanas pienākumu

¹¹ SWD(2015)197.

dublēšanās un nesamērīgu prasību novēršana un tāda neizmērāma ietekme kā juridiskās skaidrības, noteiktības un vienkāršības nodrošināšana.

Ziņošanas prasību dublēšanās ekspluatantiem, kuri jau nosūta informāciju par pasažieriem un apkalpi valsts vienotajam kontaktpunktam, ir lieks papildu apgrūtinājums nozarei. Tiem (būtībā – mazākajiem) ekspluatantiem, kuri vēl neizmanto iepriekš minētās sistēmas, ir paredzēta vienkāršāka kārtība. Šīs sabiedrības galvenokārt veic ļoti īsus vietējos reisus (proti, reģistrē tikai personu skaitu uz kuģa), un tām nav pieejamas datorsistēmas vai interneta pieslēgums.

Lai novērstu jebkādu varbūtēju izmaksu pieaugumu šiem ekspluatantiem, paredzēts, ka tiem būs iespēja izvēlēties nosūtīt informāciju par personu skaitu uz kuģa, izmantojot automātisku informācijas sistēmu – kuģošanas apraides sistēmu, kuras pamatā ir ļoti augstas frekvences radiosignālu pārraide. Tas ļautu vietējam meklēšanas un glābšanas centram jebkurā laika viegli iegūt informāciju par personu skaitu uz kuģa neatkarīgi no kontaktpersonas pieejamības.

Dalībvalstis tiks atbrīvotas no pienākuma apstiprināt sabiedrību pasažieru reģistrācijas sistēmas, tomēr to atbildībā arī turpmāk būs nodrošināt, ka informāciju savāc un elektroniski reģistrē precīzi un laikus.

3.6. Pamattiesības

Priekšlikums nepievieno un nemaina to personas datu kategorijas, kas jāvāc un jāreģistrē saskaņā ar Direktīvas 98/41/EK pašreizējām prasībām. Vienīgais izņēmums šajā ziņā ir informācija par uz kuģa esošo personu valstspiederību, ko iepriekš izskaidroto iemeslu dēļ ierosināts pievienot jau reģistrējamajai informācijai (t.i., uz kuģa esošo personu uzvārds, vārds vai iniciāļi, dzimums, norāde par vecuma grupu, pie kuras persona pieder, vai vecums, vai dzimšanas gads un informācija par īpašas aprūpes vai palīdzības nepieciešamību ārkārtas situācijās, ja pasažieris to sniedzis).

Tomēr Direktīva 98/41/EK ir jāmodernizē atbilstīgi tiesiskajām norisēm personas datu aizsardzības jomā, it sevišķi Regulai (ES) Nr. XXX/2016¹². Šajā ziņā jāatzīmē, ka, lai gan datu kategorijas, mērķi un saņēmēji ir skaidri norādīti, datu saglabāšanas periods – nav. Direktīvā 98/41/EK sabiedrībām prasīts nesaglabāt personas datus ilgāk, kā tas nepieciešams šīs direktīvas mērķiem, bet nav norādīts, cik ilgam šādam periodam vajadzētu būt. Īstenošanas pieredze liecina, ka datu saglabāšanas periods dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras – tās var būt stundas, nedēļas vai pat mēneši pēc reisa (sekmīgas) pabeigšanas. Tāpēc tiek ierosināts šajā direktīvā noteikt datu saglabāšanas periodu (neskarot citas juridiski saistošas prasības, kuru izpildei šādus datus vāc citiem mērķiem ar citu saglabāšanas periodu).

Turklāt, lai gan direktīvā noteikts, ka sabiedrību reģistrācijas sistēmas jāaizsargā pret nejaušu vai nelikumīgu iznīcināšanu vai pazaudēšanu un neatļautu izmainīšanu, izpaušanu vai piekļuvi, tajā nav atsauces uz ES tiesību aktiem par personas datu aizsardzību un nekādu garantiju attiecībā uz personas datu pieejamību. Šajā ziņā priekšlikums uzskatāms par personas datu aizsardzības ievērojamu uzlabojumu.

Turklāt priekšlikums aizstāj prasību sabiedrībai saglabāt personas datus ar prasību nosūtīt šādus datus esošai elektroniskai sistēmai, kas izveidota šādam nolūkam (un dzēst personas

¹² Atsauce pievienojama pēc pieņemšanas.

datu, kad nosūtīšana ir pabeigta). Ierosinātā nosūtīšana valsts vienotajam kontaktpunktam gādā par konfidencialitātes prasību (kā noteikts Direktīvas 2010/65/ES 8. pantā) izpildi un atbilst ES tiesību aktiem par personas datu aizsardzību. Tā arī paredz ierobežotu piekļuvi šādiem datiem, kas pēc pieprasījuma jādod attiecīgajām valsts iestādēm (apmaiņas mehānisms ārkārtas situācijā vai pēc negadījuma ir *SafeSeaNet* sistēma, kā definēts Direktīvā 2002/59/EK). Līdzīgi valsts vienotajam kontaktpunktam arī *SafeSeaNet* balstās uz ES tiesību aktiem par personas datu aizsardzību un gādā par skaidri noteiktu drošību un piekļuves tiesībām.

Attiecīgās valsts iestādes, kurām tiek dota piekļuve personas datiem šīs direktīvas mērķiem, ir dalībvalstu izraudzītās meklēšanas un glābšanas iestādes. Pēc pieprasījuma, ārkārtas situācijā vai pēc negadījuma meklēšanas un glābšanas iestādēm ir tūlītēja piekļuve informācijai, kas paziņota saskaņā ar Direktīvu 98/41/EK.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

5.1. Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Priekšlikumam pievienots īstenošanas plāns, kurā uzskaitītas vienkāršošanas pasākumu īstenošanai vajadzīgās darbības un norādītas galvenās tehniskās, juridiskās un ar laiku saistītās īstenošanas problēmas.

Ir izstrādāta atbilstīga uzraudzības un ziņošanas kārtība, kas nerada jaunus ziņošanas pienākumus un administratīvos slogus. Galveno informāciju par floti, negadījumiem un atbilstību vāks ar *EMSA* un Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas palīdzību un uz Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformas (*EMCIP*) datubāzes pamata. Ņemot vērā to, ka paredzēto *EMSA* īstenošanas apmeklējumu aplēstais pilnais cikls ir 5 gadi, būtu jānosaka ES pasažieru kuģu drošības tiesību aktu izvērtēšanas cikls – ik pēc 7 gadiem.

5.2. Skaidrojošie dokumenti

Skaidrojoši dokumenti nav vajadzīgi, jo vienkāršošanas pasākumi nav būtiski vai sarežģīti.

5.3. Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums

Definīcijas un darbības joma

Direktīvas 2. pantu groza, lai definīcijas, cik vien iespējams, saskaņotu ar priekšlikumu, ar kuru izdara grozījumus Direktīvā 2009/45/EK, un ar priekšlikumu par jaunu direktīvu, kura aizstāj Direktīvu 1999/35/EK, un lai pasažieru reģistrators pienākumus saskaņotu ar priekšlikumu atcelt prasību sabiedrībai saglabāt informāciju, kas prasīta šajā direktīvā.

Direktīvas 3. pantu groza, lai precizētu direktīvas darbības jomu un lai to saskaņotu ar ostas teritorijas definīciju atbilstīgi priekšlikumam, ar kuru izdara grozījumus Direktīvā 2009/45/EK.

Informācija par personām uz kuģa

Direktīvas 4. pantu groza, lai prasību sabiedrībai saglabāt informāciju par personu skaitu uz kuģa aizstātu ar prasību šādu informāciju reģistrēt valsts vienotajā kontaktpunktā vai nosūtīt, izmantojot automatiskās identifikācijas sistēmu.

Direktīvas 5. pantu groza, lai iekļautu informāciju par uz kuģa esošo personu valstspiederību un lai prasību sabiedrībai saglabāt pasažieru un apkalpes sarakstus aizstātu ar prasību šādu informāciju reģistrēt valsts vienotajā kontaktpunktā. Saraksts, kurā norādītas prasītās informācijas pozīcijas, ir vienkāršots, precizēts un, cik vien iespējams, saskaņots ar prasībām ziņošanai valsts vienotajam kontaktpunktam.

Direktīvas 6. pantu groza, lai atsauci saskaņotu ar ierosinātajiem datu pārraides līdzekļiem un lai precizētu dalībvalstu pienākumus attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu.

Sabiedrības

Direktīvas 8. pantu groza, lai atspoguļotu pasažieru reģistratora jauno uzdevumu (t.i., nevis saglabāt, bet nosūtīt datus) un lai svītrotu prasību izveidot sabiedrības pasažieru reģistrācijas sistēmu. To groza arī, lai atspoguļotu ES tiesību aktus par personas datu aizsardzību un lai precizētu, ka sabiedrība dzēš personas datus, tiklīdz tie pārsūtīti vienotajam kontaktpunktam (neskarot citus ziņošanas pienākumus).

Atbrīvojumi

Direktīvas 9. pantu groza, lai svītrotu novecojušo atsauci uz atbrīvojumu, kas piešķirts regulāriem reisiem, kuri šķērso Mesīnas šaurumu. Ņemot vērā elektroniskas datu pārraides ieviešanu un ierosināto elastīgumu tajā, kā tiek nosūtīta informācija par personu skaitu uz kuģa, 9. pantu groza, lai atceltu iespēju ekspluatantus atbrīvot no pienākuma nosūtīt kompetentajām iestādēm informāciju par personu skaitu uz kuģa.

Direktīvas 9. pantu groza arī, lai nodrošinātu, ka atbrīvojumu piešķiršanas kritēriji atspoguļo meklēšanas un glābšanas iespēju tuvumu, kas vairs nav ietverts jaunajā aizsargātu jūras rajonu definīcijā. Visbeidzot, 9. pantu groza, lai vienkāršotu atbrīvojumu paziņošanu, izmantojot datubāzi, kas izveidojama un uzturama šādā nolūkā, un lai procedūru iebildumu paušanai pret atbrīvojumiem saskaņotu gan šajā direktīvā, gan ar Direktīvu 2009/45/EK.

Dalībvalstis

Direktīvas 10. pantu groza, lai dalībvalstu atbildību saskaņotu ar ierosinātajiem datu pārraides līdzekļiem un lai atspoguļotu ES tiesību aktus par personas datu aizsardzību, precizējot nosacījumus datu apstrādei dalībvalstīs, piekļuves tiesības un datu saglabāšanas periodus.

Papildu noteikumi

Direktīvas 11. pantu groza, lai svītrotu prasības sabiedrību reģistrācijas sistēmām, kuras pēc priekšlikuma iesniegšanas kļuvušas liekas. Svītro arī attiecīgo 12. panta 1. punktu.

Komitejas procedūra un grozīšanas procedūra

Direktīvas 12. un 13. pants saskaņots ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību. Šā paša iemesla dēļ pievienots 12.a pants (deleģēšanas pilnvaru īstenošana).

Izvērtēšanas noteikumi

Lai precizētu izvērtēšanas noteikumus, pievienots 14.a pants.

Grozījums Direktīvas 2010/65/ES pielikumā

Priekšlikums ietver papildu grozījumu Direktīvas 2010/65/ES pielikuma A daļā, kuru izraisījušas Direktīvā 98/41/EK ieviestās izmaiņas.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko izdara grozījumus Padomes Direktīvā 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹³,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁴,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Precīza un laikus pieejama informācija par to, cik personas ir uz kuģa, vai par šo personu identitāti ir ļoti svarīga meklēšanas un glābšanas operāciju sagatavošanai un efektivitātei. Ja jūrā noticis negadījums, pilnīga un visaptveroša iesaistītās valsts vai iesaistīto valstu kompetento iestāžu, kuģu ekspluatantu un to aģentu sadarbība var ievērojami sekmēt kompetento iestāžu īstenoto operāciju efektivitāti. Dažus šādas sadarbības aspektus reglamentē Padomes Direktīva 98/41/EK¹⁵.
- (2) Ņemot vērā Normatīvās atbilstības programmas (*REFIT*) atbilstības pārbaudes¹⁶ rezultātus un īstenošanas gaitā gūto pieredzi, kas liecina, ka informācija par personām uz kuģa ne vienmēr ir viegli pieejama kompetentajām iestādēm, Direktīvas 98/41/EK pašreizējās prasības vajadzētu saskaņot ar prasībām par informācijas paziņošanu elektroniski, darot tās efektīvākas un mazāk apgrūtināšas. Digitalizācija arī ļaus ātrāk izmantot informāciju, kas attiecas uz ievērojamu skaitu pasažieru, ārkārtas situācijā vai pēc negadījuma.
- (3) Pēdējo 17 gadu laikā panākts ievērojams tehnoloģiskais progress kuģu kustības informācijas paziņošanas un glabāšanas līdzekļu jomā, kas kuģu uzraudzības uzlabošanai ļauj izmantot automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) uz kuģiem. Tā rezultātā ievērojami samazinājušās ar šo funkciju īstenošanai vajadzīgo aprīkojumu saistītās izmaksas. Saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem, ko pieņēmusi Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO), gar Eiropas krastiem izveidotas vairākas obligātas

¹³ OV C, , lpp.

¹⁴ OV C, , lpp.

¹⁵ Padomes 1998. gada 18. jūnija Direktīva 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām (OV L 188, 2.7.1998., 35. lpp.).

¹⁶ COM(2015)508.

kuģu ziņošanas sistēmas. Savienības un valstu tiesību akti nodrošina, ka kuģi izpilda ar šīm sistēmām saistītās ziņošanas prasības.

- (4) Ar kuģiem saistītās informācijas vākšanu, pārsūtīšanu un koplietošanu dara iespējamu, vienkāršo un saskaņo Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/65/ES¹⁷ minētais valsts vienotais kontaktpunkts un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK¹⁸ minētā *SafeSeaNet*. Tāpēc Direktīvā 98/41/EK prasīto informāciju par personām uz kuģa vajadzētu reģistrēt valsts vienotajā kontaktpunktā, jo tādējādi šī informācija būtu viegli pieejama kompetentajai iestādei, ja iestājusies ārkārtas situācija vai noticis negadījums.
- (5) Lai nodrošinātu atbilstību proporcionalitātes principam, mazākiem ekspluatantiem, kuri vēl neizmanto valsts vienoto kontaktpunktu un kuri galvenokārt veic ļoti īsus vietējos reisos ne tālāk par 20 jūras jūdzēm (proti, tiem ir tikai pienākums reģistrēt, cik personu ir uz kuģa), būtu jādod iespēja izvēlēties līdzekli, kā šo personu skaitu darīt pieejamu – izmantojot vai nu valsts vienoto kontaktpunktu, vai AIS.
- (6) Lai mazinātu piederīgo raizes, kad noticis negadījums, un lieku kavēšanos konsulārās palīdzības un citu pakalpojumu sniegšanā, paziņotajā informācijā būtu jāietver ziņas par uz kuģa esošo personu valstspiederību. Saraksts, kurā norādītas informācijas pozīcijas, kas ziņojamas par reisiem tālāk par 20 jūras jūdzēm, būtu jāvienkāršo, jāprecizē un, cik vien iespējams, jāaskaņo ar prasībām ziņošanai valsts vienotajam kontaktpunktam.
- (7) Ņemot vērā elektronisko informācijas reģistrēšanas līdzekļu pieejamību un to, ka personas dati jebkurā gadījumā būtu jāsavāc pirms kuģa atiešanas, Direktīvā 98/41/EK patlaban noteikto termiņu 30 minūtes vajadzētu uzskatīt par maksimālo termiņu un izmantot vienīgi izņēmuma gadījumos.
- (8) Lai uzlabotu juridisko skaidrību un konsekveni ar citiem saistītajiem Savienības tiesību aktiem un jo sevišķi ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/45/EK¹⁹, būtu jāatjaunina vai jāsvīturo vairākas novecojušas, neskaidras un mulsinošas atsauces. Jēdziens "jūras kuģis" būtu jāaizstāj ar "pasažieru kuģis", un jēdziens "aizsargāts jūras rajons" būtu jāaizstāj ar skaidri noteiktiem jūras rajoniem, kurus dalībvalstis norāda saskaņā ar Direktīvu 2009/45/EK. Definīcija "pasažieru reģistrators" būtu jāgroza, lai atspoguļotu jaunus pienākumus, kuri vairs neietver informācijas glabāšanu. Būtu jāsvīturo attiecīgās prasības sabiedrības pasažieru reģistrācijas sistēmām.
- (9) Dalībvalstīm arī turpmāk vajadzētu būt atbildīgām par to, lai būtu nodrošināta atbilstība Direktīvā 98/41/EK noteiktajām prasībām informācijas reģistrēšanai, proti, attiecībā uz informācijas reģistrēšanas precizitāti un savlaicīgumu. Šajā kontekstā būtu jāveic pārbaudes, kas līdzīgas patlaban veicamajām sabiedrības reģistrācijas sistēmu izlases veida pārbaudēm.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, un ar ko atceļ Direktīvu 2002/6/EK (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK (OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.).

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem (OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.).

- (10) Ciktāl pasākumi ietver personas datu apstrādi, tie jāveic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par personas datu aizsardzību²⁰. It sevišķi personas datus, kas savākti Direktīvas 98/41/EK mērķiem, nedrīkstētu apstrādāt un izmantot nekādiem citiem mērķiem un saglabāt ilgāk, kā tas nepieciešams Direktīvas 98/41/EK mērķiem, kā tajā noteikts.
- (11) Ņemot vērā proporcionālītātes principu un to, ka pasažiera interesēs ir sniegt patiesu informāciju, pašreizējie personas datu vākšanas līdzekļi, kuru pamatā ir pasažieru pašdeklarācijas, ir pietiekami Direktīvas 98/41/EK mērķiem. Elektroniskajiem informācijas reģistrēšanas un pārbaudes līdzekļiem savukārt vajadzētu nodrošināt, ka par katru uz kuģa esošu personu tiek reģistrēta unikāla informācija.
- (12) Lai uzlabotu pārredzamību un vienkāršotu to, kā dalībvalstis paziņo par atbrīvojumiem un izņēmumu pieprasījumiem, Komisijai šādā nolūkā būtu jāizveido un jāuztur datubāze. Tajā būtu jāietver paziņoto pasākumu projekts un pieņemtā redakcija.
- (13) Ņemot vērā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību ieviestās izmaiņas, Komisijai piešķirtās Direktīvas 98/41/EK īstenošanas pilnvaras būtu attiecīgi jāatjaunina. Īstenošanas akti būtu jāpieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²¹.
- (14) Lai ņemtu vērā situācijas attīstību starptautiskā mērogā un lai uzlabotu pārredzamību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu nolūkā izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas starptautisko tiesību instrumentu grozījumus, ja tas ir vajadzīgs, un izstrādāt piekļuves nosacījumus Komisija uzturētajai datubāzei, kurā saglabā dalībvalstu paziņojumus par atbrīvojumiem un izņēmumu pieprasījumiem. Sevišķi svarīgi ir Komisijai sagatavošanas darba gaitā pienācīgi apspriesties, tostarp ar ekspertiem, un šo apspriešanos īstenot saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienlīdzīgu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve to Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kuras nodarbojas ar deleģēto aktu sagatavošanu.
- (15) Ņemot vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras veikto apmeklējumu pilno uzraudzības ciklu, Komisijai Direktīvas 98/41/EK īstenošana būtu jāizvērtē ne vēlāk kā [septiņus gadus pēc 3. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma] un par to jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.
- (16) Lai atspoguļotu izmaiņas Direktīvā 98/41/EK, informācija par personām uz kuģa būtu jāiekļauj Direktīvas 2010/65/ES pielikuma A daļā minētajā ziņošanas formalitāšu sarakstā.

²⁰ Jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes XXX Regulu (ES) Nr. XXX/2016 (numuru un datumu pievienot pēc oficiālas pieņemšanas) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un par šādu datu brīvu apriti (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (atsauci uz OV pievienot pēc oficiālas pieņemšanas) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regulu (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

(17) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīvas 98/41/EK un 2010/65/ES,
IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants
Grozījumi Direktīvā 98/41/EK

Direktīvu 98/41/EK groza šādi:

- (1) direktīvas 2. pantu groza šādi:
 - (a) otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— "pasažieru kuģis" ir kuģis vai ātrgaitas kuģis, kas var pārvadāt vairāk nekā 12 pasažierus,";
 - (b) sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— "pasažieru reģistrators" ir atbildīgā persona, ko sabiedrība izraudzījusi izpildīt ISM kodeksa uzliktos pienākumus, vai persona, ko sabiedrība izraudzījusi par atbildīgo personu, kuras uzdevums ir pārsūtīt informāciju par personām, kas atrodas uz sabiedrības pasažieru kuģa,";
 - (c) devīto ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— "aizsargāts jūras rajons" ir jūras rajons, kurā var darboties D klases kuģi un kas norādīts saskaņā ar Direktīvas 2009/45/EK 4. panta 2. punktu,";
 - (d) desmitā ievilkuma ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"— "regulāra satiksme" ir atkārtoti kuģu braucieni, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām, vai atkārtoti reisi, kas sākas un beidzas vienā un tai pašā ostā, nepiestājot citās ostās,";
 - (e) vienpadsmito ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— "trešā valsts" ir jebkura valsts, kas nav dalībvalsts,";
 - (f) pievieno šādu divpadsmito ievilkumu:

"— "ostas teritorija" ir teritorija, kas definēta Direktīvas 2009/45/EK 2. panta r) punktā,";
 - (g) pievieno šādu trīspadsmito ievilkumu:

"— "atpūtas jahta/kuģis" ir transportlīdzeklis, ar ko nepārvadā kravu un ar ko pārvadā ne vairāk kā 12 pasažierus, un kas nav iesaistīts tirdzniecībā, neatkarīgi no piedziņas līdzekļiem,";
- (2) direktīvas 3. pantu groza šādi:
 - (a) pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— karakuģus un karaspēka transportkuģus,";
 - (b) otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— atpūtas jahtas un atpūtas kuģus,";
 - (c) pievieno šādu trešo ievilkumu:

"— pasažieru kuģus, kuri darbojas vienīgi ostu teritorijās,";
- (3) direktīvas 4. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Pirms pasažieru kuģa atiešanas uz kuģa esošo personu skaitu paziņo pasažieru kuģa kapteinim un reģistrē vienotajā kontaktpunktā, kas izveidots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2010/65/ES* 5. pantu, vai dara pieejamu atbildīgajai iestādei, izmantojot automātiskās identifikācijas sistēmu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, un ar ko atceļ Direktīvu 2002/6/EK (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).";

(4) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"5. pants

1. Par katru pasažieru kuģi, kas izbrauc no kādas dalībvalsts ostas, lai dotos reisā, kurā nobrauktais attālums no izbraukšanas vietas līdz nākamajai ienākšanas ostai ir lielāks nekā 20 jūdzes, reģistrē šādu informāciju:

- uz kuģa esošo personu uzvārdi,
- viņu vārdi,
- viņu dzimums,
- viņu valstspiederība,
- viņu dzimšanas gads,
- informācija par īpašas aprūpes vai palīdzības nepieciešamību ārkārtas situācijās, ja pasažieris to sniedzis.

2. Minēto informāciju savāc pirms atiešanas un tūlīt pēc pasažieru kuģa atiešanas, bet jebkurā gadījumā ne vēlāk kā trīsdesmit minūtes pēc tā atiešanas, reģistrē vienotajā kontaktpunktā, kas izveidots saskaņā ar Direktīvas 2010/65/ES 5. pantu.

3. Personas datus, kas savākti šīs direktīvas mērķiem, neapstrādā un neizmanto nekādiem citiem mērķiem.";

(5) direktīvas 6. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Dalībvalstis attiecībā uz katru pasažieru kuģi, kas kuģo ar trešās valsts karogu un atiet no ostas, kas atrodas ārpus Savienības, un kura brauciena galamērķis ir osta attiecīgajā dalībvalstī, prasa sabiedrībai nodrošināt to, ka 4. panta 1. punktā un 5. panta 1. punktā norādītā informācija tiek sniegta, kā noteikts 4. panta 2. punktā un 5. panta 2. punktā.";

(6) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

"8. pants

Katra sabiedrība, kas uzņemas atbildību par pasažieru kuģa ekspluatāciju, ja to prasa šīs direktīvas 4. un 5. pants, izraugās pasažieru reģistratoru, kurš ir atbildīgs par šajos noteikumos minētās informācijas reģistrēšanu vienotajā kontaktpunktā, kas izveidots saskaņā ar Direktīvas 2010/65/ES 5. pantu, vai tās sniegšanu, izmantojot automātiskās identifikācijas sistēmu.

Personas datus, kas savākti saskaņā ar 5. pantu, sabiedrība nesaglabā ilgāk, kā tas nepieciešams šīs direktīvas mērķiem, proti, līdz brīdim, kad informācija ir reģistrēta vienotajā kontaktpunktā, kas izveidots saskaņā ar Direktīvas 2010/65/ES 5. pantu. Neskarot citus ziņošanas pienākumus, šo informāciju iznīcina, tiklīdz tā vairs nav vajadzīga minētajiem mērķiem.

Sabiedrība nodrošina, ka informācija par pasažieriem, kuri paziņojuši par īpašas aprūpes vai palīdzības nepieciešamību ārkārtas situācijās, tiek pienācīgi reģistrēta un nosūtīta kapteinim pirms pasažieru kuģa atiešanas.";

(7) direktīvas 9. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu groza šādi:

— a) un b) apakšpunktu svītros;

— c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) Dalībvalsts var atbrīvot no 5. pantā noteiktajiem pienākumiem pasažieru kuģus, kas kuģo vienīgi aizsargātos jūras rajonos, kur ir nodrošināts meklēšanas un glābšanas iespēju tuvums, veicot reisu starp divām ostām vai reisu, kas sākas un beidzas vienā un tajā pašā ostā, nepiestājot citās ostās.";

(b) panta 3. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

"a) dalībvalsts nekavējoties paziņo Komisijai par lēmumu piešķirt atbrīvojumu no 5. pantā noteiktajiem pienākumiem, pienācīgi to pamatojot. Šādu paziņošanu veic, izmantojot datubāzi, ko šādā nolūkā izveido un uztur Komisija. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 12. a pantu pieņemt deleģētos aktus par šīs datubāzes pieejamības nosacījumiem;

b) ja sešu mēnešu laikā pēc šādas paziņošanas Komisija nolemj, ka minētais lēmums nav pamatots vai varētu negatīvi ietekmēt konkurenci, Komisija, pieņemot īstenošanas aktu, var prasīt dalībvalstij grozīt vai atcelt tās lēmumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.";

(c) panta 4. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Šādu lūgumu iesniedz Komisijai, izmantojot 3. punktā minēto datubāzi. Ja sešu mēnešu laikā pēc šāda lūguma iesniegšanas Komisija nolemj, ka minētais izņēmums nav pamatots vai varētu negatīvi ietekmēt konkurenci, Komisija, pieņemot īstenošanas aktu, var prasīt dalībvalstij grozīt vai nepieņemt ierosināto lēmumu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.";

(8) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

"10. pants

Dalībvalstis pārbauda šajā direktīvā prasītās informācijas reģistrēšanas precizitāti un savlaicīgumu.

Katra dalībvalsts izraugās atbildīgo iestādi, kurai būs pieejama šajā direktīvā prasītā informācija. Dalībvalstis nodrošina, ka ārkārtas situācijā vai pēc negadījuma šādai atbildīgajai iestādei ir tūlītēja piekļuve šajā direktīvā prasītajai informācijai.

Personas datus, kas savākti saskaņā ar 5. pantu, dalībvalstis nesaglabā ilgāk, kā tas nepieciešams šīs direktīvas mērķiem, proti:

- (a) līdz brīdim, kad attiecīgais kuģa reiss ir droši pabeigts; vai
- (b) ārkārtas situācijā vai pēc negadījuma – līdz pabeigta iespējamā izmeklēšana vai tiesvedība.

Neskarot citus ziņošanas pienākumus, šo informāciju iznīcina, tiklīdz tā vairs nav vajadzīga minētajiem mērķiem.";

- (9) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu:

"11. pants

1. Šīs direktīvas mērķiem prasīto informāciju savāc un reģistrē tā, lai lieki nekavētu pasažierus, kuri iekāpj kuģī un/vai izkāpj no kuģa.
2. Jāizvairās no vairākkārtējās informācijas vākšanas vienā maršrutā vai līdzīgos maršrutos.";

- (10) direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu:

"12. pants

Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 12.a pantu pieņemt deleģētos aktus, ar ko šo direktīvu groza, lai no tās darbības jomas izslēgtu jebkuru 2. pantā minēto starptautisko tiesību instrumentu grozījumu tikai tad, ja, pamatojoties uz Komisijas izvērtējumu, konstatēts nepārprotams risks, ka starptautiskā tiesību instrumenta grozījums pazeminās kuģošanas drošības standartu, kas noteikts Savienības jūrlietu tiesību aktos, vai būs nesaderīgs ar minētajiem tiesību aktiem.";

- (11) Iekļauj šādu 12.a pantu:

"12.a pants

1. Pilnvaras pieņemt 9. un 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt 9. un 12. pantā minētos deleģētos aktus uz nenoteiktu laiku no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums].
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 9. un 12. pantā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 9. un 12. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms

minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

7. Deleģēto aktu, ar ko no šīs direktīvas darbības jomas izslēdz jebkuru starptautisko tiesību instrumentu grozījumu saskaņā ar 12. pantu, pieņem vismaz trīs mēnešus, pirms beidzies starptautiski noteiktais laikposms attiecīgā grozījuma pieņemšanai klusējot vai pirms minētā grozījuma paredzētā spēkā stāšanās datuma. Laikposmā pirms šāda deleģētā akta stāšanās spēkā dalībvalstis atturas no jebkādam iniciatīvām, kuru nolūks ir iestrādāt grozījumu valsts tiesību aktos vai piemērot attiecīgo starptautiskā tiesību instrumenta grozījumu.";

(12) direktīvas 13. pantu groza šādi:

(a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011* 5. pantu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regula (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).";

(b) panta 3. punktu svītrot;

(13) iekļauj šādu 14.a pantu:

"14.a pants

Komisija izvērtē šīs direktīvas īstenošanu un izvērtēšanas rezultātus iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ne vēlāk kā [septiņus gadus pēc 3. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma]."

2. pants

Grozījumi Direktīvas 2010/65/ES pielikumā

Direktīvas 2010/65/ES pielikuma A daļā iekļauj šādu 7. punktu:

"7. Informācija par personām uz kuģa

Padomes 1998. gada 18. jūnija Direktīvas 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām, 4. panta 2. punkts un 5. panta 2. punkts (OV L 188, 2.7.1998., 35. lpp.)."

3. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā [12 mēneši pēc direktīvas stāšanās spēkā] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Tās piemēro minētos noteikumus no [12 mēneši pēc stāšanās spēkā].

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*