



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 11 października 2017 r.
(OR. en)

2016/0171 (COD)

PE-CONS 35/17

MAR 141
CODEC 1124

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/...**

z dnia ...

**zmieniająca dyrektywę Rady 98/41/WE
w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich
płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty
lub z portów państw członkowskich Wspólnoty
oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE
w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do
lub wychodzących z portów państw członkowskich**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 172.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 października 2017 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia ...

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dokładne i terminowe informacje o liczbie lub o tożsamości osób znajdujących się na pokładzie statku mają istotne znaczenie dla przygotowania i skuteczności operacji poszukiwawczych i ratunkowych. W razie wypadku na morzu pełna i całkowita współpraca między właściwymi organami krajowymi zainteresowanego państwa lub zainteresowanych państw, armatorem statku oraz ich przedstawicielami może znacząco przyczynić się do skuteczności działań. Niektóre aspekty tej współpracy reguluje dyrektywa Rady 98/41/WE¹.
- (2) Wyniki kontroli sprawności w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz doświadczenia zebrane przy wdrażaniu dyrektywy 98/41/WE wykazały, że informacje o osobach znajdujących się na pokładzie nie zawsze są łatwo dostępne dla właściwych organów gdy są im potrzebne. Aby rozwiązać ten problem, obecne wymogi dyrektywy 98/41/WE powinny zostać dostosowane do wymogów przekazywania danych drogą elektroniczną, co doprowadzi do większej skuteczności. Cyfryzacja umożliwi także ułatwienie dostępu do informacji dotyczących znaczącej liczby pasażerów w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku na morzu.

¹ Dyrektywa Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).

- (3) W ciągu ostatnich 17 lat odnotowano znaczący postęp techniczny w zakresie środków komunikacji i przechowywania danych dotyczących ruchu statków. Wzdłuż wybrzeży Europy utworzono szereg obowiązkowych systemów raportowania statków, zgodnie ze stosownymi przepisami przyjętymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Zarówno prawo unijne, jak i prawo krajowe zapewniają, aby statki przestrzegały wymogów sprawozdawczych obowiązujących w ramach tych systemów. Obecnie niezbędne jest poczynienie postępów w zakresie innowacji technologicznych, w oparciu o dotychczas osiągnięte rezultaty, w tym na szczeblu międzynarodowym, oraz przy zapewnieniu stałego zachowania neutralności technologicznej.
- (4) Gromadzenie, przekazywanie i wymiana danych dotyczących statków zostały umożliwione, uproszczone i zharmonizowane w ramach krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE¹, oraz unijnego systemu wymiany informacji morskiej (SafeSeaNet), o którym mowa w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady². Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie wymagane na mocy dyrektywy 98/41/WE należy zatem przekazywać do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego, który umożliwia właściwemu organowi łatwy dostęp do danych w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku na morzu. Informacje o liczbie osób na pokładzie należy przekazywać do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego przy użyciu odpowiednich środków technicznych, których wybór powinien zostać pozostawiony w gestii państw członkowskich. Alternatywnie, należy ją przekazywać do wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

² Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

- (5) W celu ułatwienia dostarczania i wymiany informacji przekazywanych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych, państwa członkowskie powinny stosować zharmonizowane formalności sprawozdawcze ustanowione na mocy dyrektywy 2010/65/UE. W razie wypadku dotyczącego więcej niż jednego państwa członkowskiego państwa członkowskie powinny udostępniać informacje pozostałym państwom członkowskim za pośrednictwem systemu SafeSeaNet.
- (6) Aby zapewnić państwom członkowskim wystarczający okres czasu na dodanie nowych funkcjonalności w krajowych pojedynczych punktach kontaktowych, należy przewidzieć okres przejściowy, podczas którego państwa członkowskie mają możliwość utrzymania obecnego systemu rejestracji osób znajdujących się na pokładzie statków pasażerskich.
- (7) Postępy w rozwoju krajowych pojedynczych punktów kontaktowych powinny służyć jako podstawa do stworzenia europejskiego środowiska pojedynczego punktu kontaktowego w przyszłości.
- (8) Państwa członkowskie powinny zachęcać armatorów, w szczególności mniejszych armatorów, do korzystania z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego. Jednakże w celu zapewnienia przestrzegania zasady proporcjonalności państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia, na określonych warunkach, mniejszych armatorów, którzy nie korzystają jeszcze z krajowego pojedynczego punktu kontaktowego i którzy obsługują głównie krótkie rejsy krajowe trwające nie dłużej niż 60 minut, z obowiązku przekazywania do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego informacji o liczbie osób znajdujących się na pokładzie.
- (9) W celu uwzględnienia szczególnego położenia geograficznego wysp Helgoland i Bornholm oraz charakteru ich połączeń transportowych ze stałym lądem, Niemcy, Dania i Szwecja powinny otrzymać dodatkowy czas na zebranie wykazu osób na pokładzie oraz, przez okres przejściowy, na używanie obecnego systemu do przekazywania tych informacji.

- (10) Państwa członkowskie powinny nadal mieć możliwość obniżenia progu 20 mil do celów rejestracji i przekazywania wykazu osób znajdujących się na pokładzie. Uprawnienie to obejmuje rejsy, w których statki pasażerskie przewożące dużą liczbę pasażerów zawijają kolejno do portów odległych od siebie o mniej niż 20 mil w trakcie jednego dłuższego rejsu. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny mieć możliwość obniżenia progu 20 mil, tak aby możliwa była rejestracja informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy w odniesieniu do pasażerów znajdujących się na pokładzie, którzy zostali zaokrętowani w pierwszym porcie lub w portach pośrednich.
- (11) W celu przekazywania bliskim terminowych i wiarygodnych informacji w razie wypadku, ograniczenia niepotrzebnych opóźnień w zakresie pomocy konsularnej oraz innych usług, a także w celu uproszczenia procedur identyfikacji, przekazywane dane powinny zawierać informacje dotyczące obywatelstwa osób znajdujących się na pokładzie. Wykaz wymaganych danych w odniesieniu do rejsów przekraczających 20 mil powinien zostać uproszczony, doprecyzowany oraz, w miarę możliwości, dostosowany do wymogów sprawozdawczych dla krajowego pojedynczego punktu kontaktowego.
- (12) Zważywszy na postęp w zakresie elektronicznych środków rejestracji danych oraz mając na uwadze fakt, że dane osobowe są gromadzone przed odpłynięciem statku, trzydziestominutowe opóźnienie przewidziane obecnie w dyrektywie 98/41/WE należy skrócić do 15 minut.
- (13) Ważne jest, aby każda osoba znajdująca się na pokładzie otrzymywała wyraźne instrukcje postępowania w nagłym wypadku, zgodnie z wymogami międzynarodowymi.

- (14) W celu zwiększenia jasności prawa oraz zwiększenia spójności z odpowiednimi przepisami unijnymi, a w szczególności z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE¹, należy zaktualizować lub usunąć szereg nieaktualnych, niejasnych i mylących odniesień. Definicję „statku pasażerskiego” należy dostosować do innych przepisów unijnych w sposób niewykraczający poza zakres stosowania niniejszej dyrektywy. Definicję „osłoniętego obszaru morskiego” należy zastąpić pojęciem dostosowanym do dyrektywy 2009/45/WE do celów zwolnień w ramach niniejszej dyrektywy, zapewniając bliskość stacji ratowniczych. Definicję „rejestratora pasażerów” należy zmienić w celu odzwierciedlenia nowych obowiązków, które nie obejmują już przechowywania informacji. Definicja „wyznaczonego organu” powinna obejmować właściwe organy mające bezpośredni lub pośredni dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy. Należy skreślić odpowiednie wymogi w odniesieniu do systemów rejestracji pasażerów kompanii.
- (15) Niniejsza dyrektywa nie powinna mieć zastosowania do jachtów rekreacyjnych ani do rekreacyjnych jednostek pływających. W szczególności nie powinna mieć zastosowania do jachtów rekreacyjnych ani do rekreacyjnych jednostek pływających, gdy są one czarterowane bez załogi i nie są następnie zaangażowane w działalność handlową mającą na celu przewóz pasażerów.
- (16) Państwa członkowskie powinny być nadal odpowiedzialne za zapewnianie przestrzegania wymogów w zakresie rejestracji danych zgodnie z dyrektywą 98/41/WE, tj. w odniesieniu do dokładności i terminowości rejestracji danych. Aby zapewnić spójność informacji należy umożliwić przeprowadzanie kontroli doraźnych.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1).

- (17) W zakresie, w jakim środki przewidziane w dyrektywach 98/41/WE i 2010/65/UE wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, przetwarzanie to powinno odbywać się zgodnie z przepisami unijnymi dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹ oraz rozporządzeniem (WE) 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady². W szczególności, oraz bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych zgodnych z przepisami o ochronie danych, dane osobowe gromadzone zgodnie z dyrektywą 98/41/WE nie powinny być przetwarzane ani wykorzystywane w żadnym innym celu i nie należy ich przechowywać dłużej, niż to konieczne do celów dyrektywy 98/41/WE. Dane osobowe powinny zatem zostać usunięte automatycznie i bez zbędnej zwłoki po bezpiecznym zakończeniu rejsu przez statek lub, w stosownych przypadkach, po zakończeniu postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego wszczętego w następstwie wypadku lub w nagłym wypadku.
- (18) Uwzględniając stan wiedzy technicznej i koszt wdrożenia, każda kompania powinna wdrożyć odpowiednie środki techniczne i organizacyjne w celu ochrony danych osobowych przetwarzanych w ramach niniejszej dyrektywy przed przypadkowym lub niezgodnym z prawem zniszczeniem lub przypadkową utratą, wprowadzaniem zmian, nieuprawnionym ujawnieniem lub dostępem, zgodnie z przepisami unijnymi i krajowymi dotyczącymi ochrony danych.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

² Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

- (19) Z myślą o zasadzie proporcjonalności oraz mając na uwadze fakt, że dostarczanie rzeczywistych informacji leży w najlepiej pojętym interesie pasażerów, obecne środki gromadzenia danych osobowych oparte na własnych deklaracjach pasażerów są wystarczające do celów dyrektywy 98/41/WE. Jednocześnie elektroniczne środki rejestracji i weryfikacji danych powinny zapewniać, aby niepowtarzalne informacje były rejestrowane dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie.
- (20) Aby zwiększyć przejrzystość oraz ułatwić powiadamianie przez państwa członkowskie o zwolnieniach i wnioskach o przyznanie odstępstwa Komisja powinna utworzyć i utrzymywać w tym celu bazę danych. Baza ta powinna zawierać zgłoszone środki w formie projektów i przyjętych środków. Przyjęte środki powinny być udostępniane publicznie.
- (21) Dane dotyczące powiadomień o zwolnieniach i wnioskach o przyznanie odstępstwa dokonanych przez państwa członkowskie powinny zostać zharmonizowane i w razie potrzeby koordynowane, aby zapewnić możliwie najefektywniejsze wykorzystanie takich danych.
- (22) Z uwagi na zmiany wprowadzone na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) należy odpowiednio zaktualizować uprawnienia powierzone Komisji w celu wykonania dyrektywy 98/41/WE. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (23) W celu uwzględnienia zmian na poziomie międzynarodowym, a także w celu zwiększenia przejrzystości, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do niestosowania, w razie potrzeby, do celów niniejszej dyrektywy, zmian instrumentów międzynarodowych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (24) Biorąc pod uwagę pełny cykl monitorowania poprzez wizyty Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, Komisja powinna przeprowadzić ocenę wykonania dyrektywy 98/41/WE do dnia... [siedem lat po dniu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 akapit drugi] oraz przedstawić w tej sprawie sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia tej oceny.
- (25) W celu uwzględnienia zmian wprowadzonych do dyrektywy 98/41/WE informacje o osobach znajdujących się na pokładzie należy włączyć do wykazu formalności sprawozdawczych, o których mowa w części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE.

- (26) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów niniejszej dyrektywy. Oznacza to, że dopóki warunek ten jest spełniony, nie są one zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy.
- (27) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 skonsultowano się z Europejskim Rzecznikiem Ochrony Danych, który wydał formalne uwagi w dniu 9 grudnia 2016 r.
- (28) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 98/41/WE i 2010/65/UE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Zmiany w dyrektywie 98/41/WE

W dyrektywie 98/41/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„– »statek pasażerski« oznacza statek lub szybką jednostkę przewożącą więcej niż 12 pasażerów,”;
 - b) tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„– »rejestrator pasażerów« oznacza osobę wyznaczoną przez kompanię w celu wypełniania obowiązków wynikających z kodeksu ISM, tam, gdzie ma to zastosowanie, lub osobę wyznaczoną przez kompanię jako osoba odpowiedzialna za przekazywanie informacji na temat osób zaokrętowanych na statku pasażerskim kompanii,”;
 - c) tiret siódme otrzymuje brzmienie:

„– »wyznaczony organ« oznacza właściwy organ państwa członkowskiego odpowiedzialny za poszukiwanie i ratownictwo lub zajmujący się następstwami wypadku, posiadający dostęp do informacji wymaganych na podstawie niniejszej dyrektywy,”;
 - d) skreśla się tiret dziewiąte;

e) w tiret dziesiątym zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„– »regularna obsługa« oznacza serię rejsów statków organizowanych w taki sposób, aby obsługiwać ruch między tymi samymi dwoma portami lub większą ich liczbą, lub serie podróży z oraz do tego samego portu bez zawijania do portów pośrednich.”;

f) dodaje się tiret w brzmieniu:

„– »obszar portowy« oznacza obszar zdefiniowany w art. 2 lit. r) dyrektywy 2009/45/WE,”;

g) dodaje się tiret w brzmieniu:

„– »jacht rekreacyjny lub rekreacyjna jednostka pływająca« oznacza statek niezaangażowany w działalność gospodarczą, niezależnie od rodzaju jego napędu.”;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do statków pasażerskich, z wyjątkiem:

- okrętów wojennych i transportowców,
- jachtów rekreacyjnych i rekreacyjnych jednostek pływających,
- statków, które uprawiają żeglugę wyłącznie w obrębie obszarów portowych lub po śródlądowych drogach wodnych.

2. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich i które nie mają statków pasażerskich pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem obowiązku określonego w akapicie drugim.

Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z takiego odstępstwa, powiadamiają o tym Komisję najpóźniej w dniu ... [data transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej], jeżeli warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Takie państwa członkowskie nie mogą pozwalać statkom pasażerskim, objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, aby pływały pod ich banderą do czasu dokonania przez te państwa transpozycji niniejszej dyrektywy oraz jej wdrożenia.”;

- 3) art. 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przed rozpoczęciem rejsu przez statek pasażerski kapitanowi statku przekazuje się informacje o liczbie osób znajdujących się na pokładzie oraz przekazuje się je za pomocą odpowiednich środków technicznych do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE* lub, jeżeli dane państwo członkowskie tak postanowi, wyznaczonemu organowi za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

W okresie przejściowym wynoszącym sześć lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na przekazywanie tych informacji rejestratorowi pasażerów kompanii lub na przekazywanie ich do umiejscowionego na lądzie systemu kompanii, który spełnia tę samą funkcję, zamiast wymagać przekazywania ich do pojedynczego punktu kontaktowego lub wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).”;

4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

1. W przypadku gdy statek pasażerski wypływa z portu położonego w państwie członkowskim w celu odbycia rejsu, a odległość do pokonania od miejsca wypłynięcia do następnego portu przekracza 20 mil, rejestrowane są następujące informacje dotyczące osób znajdujących się na pokładzie:
 - nazwiska osób znajdujących się na pokładzie, ich imiona, płeć, obywatelstwo, ich daty urodzenia,
 - w przypadku dobrowolnego podania przez pasażera – informacje na temat szczególnej opieki lub pomocy, której dana osoba mogłaby potrzebować w nagłym wypadku,
 - jeżeli państwo członkowskie tak postanowi oraz w przypadku dobrowolnego podania przez pasażera – numer kontaktowy w nagłym przypadku.

2. Informacje wymienione w ust. 1 są gromadzone przed wypłynięciem statku pasażerskiego i przekazywane do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE po wypłynięciu statku pasażerskiego, ale w żadnym przypadku nie później niż w ciągu 15 minut po wypłynięciu.
 3. W okresie przejściowym wynoszącym sześć lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu zezwalać na przekazywanie informacji rejestratorowi pasażerów kompanii lub na przekazywanie ich do umiejscowionego na lądzie systemu kompanii, który spełnia tę samą funkcję, zamiast wymagać przekazywania ich do pojedynczego punktu kontaktowego.
 4. Bez uszczerbku dla innych obowiązków prawnych zgodnych z unijnymi i krajowymi przepisami o ochronie danych – dane osobowe gromadzone do celów niniejszej dyrektywy nie mogą być przetwarzane ani wykorzystywane w jakimkolwiek innym celu. Takie dane osobowe muszą być zawsze traktowane zgodnie z unijnymi przepisami o ochronie danych i o prywatności oraz zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte, gdy nie są już dłużej potrzebne.”;
- 5) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Każde państwo członkowskie, w odniesieniu do każdego statku pasażerskiego pływającego pod banderą państwa trzeciego, który wypływa w rejs z portu położonego poza terytorium Unii do portu znajdującego się w tym państwie członkowskim, wymaga, aby kompania zapewniła dostarczenie informacji określonych w art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1, zgodnie z art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2.”;

6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Każda kompania odpowiedzialna za eksploatację statku pasażerskiego wyznacza, gdy jest to wymagane na podstawie art. 4 i 5 niniejszej dyrektywy, rejestratora pasażerów odpowiedzialnego za przekazywanie informacji, o których mowa w tych przepisach, do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE lub do wyznaczonego organu za pomocą systemu automatycznej identyfikacji.

Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 niniejszej dyrektywy mogą być przechowywane przez kompanię przez okres nie dłuższy niż jest to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, a w każdym razie tylko do momentu, w którym rejs danego statku zostanie bezpiecznie ukończony, a dane zostały przekazane do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego zgodnie z art. 5 dyrektywy 2010/65/UE. Bez uszczerbku dla innych szczególnych obowiązków prawnych wynikających z prawa unijnego lub krajowego, w tym do celów statystycznych, gdy informacje nie są już dłużej potrzebne do tego celu, zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte.

Każda kompania zapewnia, aby informacje dotyczące pasażerów, którzy zadeklarowali, że wymagają szczególnej opieki lub pomocy w nagłym wypadku, były odpowiednio rejestrowane i przekazane kapitanowi przed wypłynięciem statku pasażerskiego.”;

7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- skreśla się lit. a);
- lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„2. Państwo członkowskie, z którego portu wypływa statek pasażerski, może zwolnić go z obowiązku przekazywania informacji o liczbie osób znajdujących się na pokładzie do pojedynczego punktu kontaktowego ustanowionego na podstawie art. 5 dyrektywy 2010/65/UE, pod warunkiem że dany statek pasażerski nie jest jednostką szybką, wykonuje regularną obsługę, w ramach której czas między zawinięciami do poszczególnych portów jest krótszy niż jedna godzina, wyłącznie w obszarze morskim D ustalonym zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, oraz zapewniona jest bliskość stacji ratowniczych na tym obszarze morskim.

Państwo członkowskie może zwolnić statki pasażerskie uprawiające żeglugę między dwoma portami lub z i do tego samego portu bez portów pośrednich z obowiązków określonych w art. 5 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że dany statek wykonuje regularną obsługę wyłącznie w obszarze morskim D ustalonym zgodnie z w art. 4 dyrektywy 2009/45/WE, oraz zapewniona jest bliskość stacji ratowniczych na tym obszarze morskim.”;

– dodaje się akapit w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 2 oraz bez uszczerbku dla okresu przejściowego określonego w art. 5 ust. 3 następujące państwa członkowskie mają prawo stosować następujące zwolnienia:

- (i) Niemcy mogą przedłużyć okres gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, do jednej godziny po wypłynięciu w przypadku statków pasażerskich pływających do i z wyspy Helgoland; oraz
- (ii) Dania i Szwecja mogą przedłużyć okres gromadzenia i przekazywania informacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, do jednej godziny po wypłynięciu w przypadku statków pasażerskich pływających do i z wyspy Bornholm.”;

b) w ust. 3 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia Komisję o swojej decyzji o przyznaniu zwolnienia z obowiązków określonych w art. 5, podając jego merytoryczne powody. Powiadomienia dokonuje się za pośrednictwem bazy danych utworzonej i utrzymywanej w tym celu przez Komisję, do której Komisja i państwa członkowskie mają dostęp. Komisja udostępnia przyjęte środki na publicznie dostępnej stronie internetowej;

b) jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego powiadomienia Komisja uzna, że zwolnienie to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może przyjąć akty wykonawcze wymagające, aby państwo członkowskie zmieniło lub cofnęło swoją decyzję. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

c) w ust. 4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Wniosek jest składany do Komisji za pośrednictwem bazy danych, o której mowa w ust. 3. Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od takiego wniosku Komisja uzna, że odstępstwo to nie jest uzasadnione lub mogłoby mieć negatywny wpływ na konkurencję, może przyjąć akty wykonawcze wymagające, aby państwo członkowskie zmieniło swoją decyzję lub nie przyjmowało proponowanej decyzji. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

8) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Państwa członkowskie zapewniają, aby kompanie wprowadziły procedurę rejestracji danych gwarantującą przekazywanie informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy w sposób dokładny i terminowy.

Każde państwo członkowskie wyznacza organ, który będzie mieć dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie zapewniają, aby w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku taki wyznaczony organ miał bezpośredni dostęp do informacji wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy.

Dane osobowe gromadzone zgodnie z art. 5 są przechowywane przez państwa członkowskie przez okres nie dłuższy, niż to konieczne do celów niniejszej dyrektywy, a w każdym razie nie dłużej niż:

- a) do momentu bezpiecznego ukończenia danego rejsu przez statek, ale w każdym przypadku nie dłużej niż 60 dni po wypłynięciu statku; lub
- b) w nagłym wypadku lub w następstwie wypadku – do zakończenia jakiegokolwiek postępowania przygotowawczego lub postępowania sądowego.

Bez uszczerbku dla innych szczególnych obowiązków prawnych wynikających z prawa unijnego lub krajowego, w tym obowiązków do celów statystycznych, gdy informacje nie są już dłużej potrzebne do celów niniejszej dyrektywy, zostają one automatycznie i bez zbędnej zwłoki usunięte.”;

9) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

1. Do celów niniejszej dyrektywy wymagane dane są gromadzone i rejestrowane w sposób pozwalający uniknąć zbędnej zwłoki przy zaokrętowaniu na lub wyokrętowaniu pasażerów ze statku.
2. Należy unikać mnożenia gromadzenia danych na identycznych lub podobnych trasach.”;

10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 11a

1. Przetwarzanie danych osobowych na podstawie niniejszej dyrektywy odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679*.
2. Przetwarzanie danych osobowych przez instytucje i organy Unii na podstawie niniejszej dyrektywy, na przykład w pojedynczym punkcie kontaktowym i w systemie SafeSeaNet, odbywa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 45/2001**.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

** Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).”;

11) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

1. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należyście uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 12a aktów delegowanych zmieniających niniejszą dyrektywę, aby, do celów niniejszej dyrektywy, nie stosować zmiany instrumentów międzynarodowych, o których mowa w art. 2.
2. Te akty delegowane przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany lub przed przewidzianą datą wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub stosowania zmiany danego instrumentu międzynarodowego.”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres siedmiu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu siedmiu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

13) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

b) skreśla się ust. 3;

14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy i przedstawi wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia ... [siedem lat po dniu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 akapit drugi].

Do dnia ... [trzy lata po dniu, o którym mowa w art. 3 ust. 1 akapit drugi] Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.”.

Artykuł 2

Zmiany w załączniku do dyrektywy 2010/65/UE

W części A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE dodaje się punkt w brzmieniu:

„7. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie

Art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 2 dyrektywy Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty (Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35).”.

Artykuł 3
Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia ... [24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia ... [24 miesiące po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej].

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący
