



Bruxelles, 6.6.2016  
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**de modificare a Directivei 98/41/CE a Consiliului privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității și a Directivei 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

#### 1.1 Motivele și obiectivele propunerii

În spiritul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și al Agendei pentru o mai bună reglementare ale Comisiei și ca o continuare imediată a verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri<sup>1</sup>, Comisia prezintă o serie de propuneri pentru realizarea potențialului de simplificare identificat.

Obiectivele prezentei revizuirii sunt simplificarea și raționalizarea cadrului de reglementare existent al UE în domeniul siguranței navelor de pasageri, cu scopul (i) de a menține normele UE dacă este necesar și proporțional; (ii) de a asigura punerea lor corectă în aplicare; și (iii) de a elimina eventuala suprapunere a obligațiilor și neconcordanțele dintre acte legislative conexe. Unul dintre obiectivele generale constă în a furniza un cadru juridic clar, simplu și actualizat, care să fie mai ușor de pus în aplicare, de monitorizat și de controlat, sporind astfel nivelul global al siguranței.

Directiva 98/41/CE a Consiliului<sup>2</sup> prevede numărarea și înregistrarea pasagerilor și a membrilor echipajului prezenți la bordul navelor de pasageri care operează spre și dinspre porturile UE. Scopul directivei este de a garanta că siguranța pasagerilor nu este compromisă de depășirea numărului maxim autorizat de persoane de la bord și că operațiunile de căutare și salvare în urma unui eventual accident pot fi efectuate în mod eficient.

Directiva 98/41/CE a fost primul act legislativ al UE care a tratat problema informațiilor cu privire la persoanele aflate la bord. Din 1998 au intrat însă în vigoare alte acte din legislația UE și convenții internaționale care se ocupă de aspecte conexe și au fost dezvoltate noi sisteme și soluții tehnologice. Ca atare, au fost adoptate dispoziții legale din ce în ce mai complexe și redundante cu privire la numărarea, înregistrarea și raportarea persoanelor aflate la bord.

Deși, pentru ca o operațiune de căutare și salvare să fie eficientă, este nevoie de acces imediat la date exacte cu privire la persoanele aflate la bord, în practică s-a dovedit că nu acesta a fost întotdeauna cazul. Conform cerințelor actuale, aceste informații trebuie să fie stocate în sistemul companiei și să fie în orice moment disponibile pentru a fi comunicate autorității competente responsabile cu operațiunile de căutare și salvare. Această cerință, care datează din anul 1998, nu ține cont de dezvoltarea unor sisteme cum ar fi SafeSeaNet<sup>3</sup> și ghișeul unic național<sup>4</sup> și impune ca autoritatea națională competentă să contacteze compania de transport maritim în cazul unei situații de urgență. În plus, datele înregistrate nu includ întotdeauna

---

<sup>1</sup> Rezultatele acesteia au fost raportate Parlamentului European și Consiliului la 16 octombrie 2015 [COM(2015)508].

<sup>2</sup> Directiva 98/41/CE a Consiliului din 18 iunie 1998 privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității (JO L 188, 2.7.1998, p. 35).

<sup>3</sup> Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

<sup>4</sup> Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

informații privind naționalitatea (ci doar numele, vârsta și sexul), ceea ce face ca acordarea de asistență victimelor și rudelor acestora să fie mai dificilă.

În consecință, operatorii care transmit deja aceste date către ghișeul unic național sunt expuși unui regim de dublă raportare. Acest lucru a fost evidențiat de statele membre care, în practică, aplică deja Directiva 2002/59/CE pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute în Directiva 98/41/CE. În plus, experiența punerii în aplicare a relevat o serie de definiții ambigue și cerințe destul de complexe, unele dintre dispoziții fiind, din această cauză, greu de monitorizat și aplicat.

Se propune, prin urmare, actualizarea, clarificarea și simplificarea cerințelor actuale pentru numărarea și înregistrarea pasagerilor și a membrilor echipajului prezenți la bordul navelor de pasageri, măbind în același timp nivelul de siguranță pe care acestea îl asigură. Acest lucru este în deplină conformitate cu programul REFIT al Comisiei și urmărește să exploateze potențialul de digitalizare al înregistrării, transmiterii, accesării și protecției datelor.

Propunerea modifică definițiile și cerințele corespunzătoare din Directiva 98/41/CE.

## **1.2 Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Propunerea este pe deplin conformă cu propunerile de simplificare vizând modificarea Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>5</sup> și cu noua directivă care înlocuiește Directiva 1999/35/CE a Consiliului<sup>6</sup>. Propunerea este pe deplin conformă cu recomandările formulate în contextul verificării adecvării și cu Cartea albă din 2011 privind viitorul transporturilor<sup>7</sup>, care recunoaște necesitatea de a moderniza actualul cadru legislativ al UE în domeniul siguranței navelor de pasageri.

## **1.3 Coerența cu celelalte politici ale Uniunii**

Propunerea este în acord cu Agenda Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurând faptul că legislația existentă este simplă și clară, că nu creează o sarcină inutilă și că se adaptează la evoluțiile de pe plan politic, societal și tehnologic. De asemenea, propunerea îndeplinește obiectivele strategiei UE pentru 2018 privind transportul maritim<sup>8</sup>, asigurând calitatea serviciilor regulate de transport de pasageri cu feribotul în interiorul UE.

# **2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

## **2.1 Temei juridic**

Dat fiind că propunerea înlocuiește actuala directivă, temeiul juridic rămâne articolul 100 alineatul (2) din TFUE [fostul articol 80 alineatul (2) din TCE], care prevede măsuri în domeniul transportului maritim.

---

<sup>5</sup> Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

<sup>6</sup> Directiva 1999/35/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri (JO L 138, 1.6.1999, p. 1).

<sup>7</sup> Carte albă - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor [COM(2011) 0144].

<sup>8</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 [COM/2009/0008].

## 2.2 Subsidiaritate

La cererea statelor membre<sup>9</sup>, legislația UE în domeniul siguranței navelor de pasageri a fost modelată și conturată în principal în funcție de cerințele internaționale și ca reacție la o serie de accidente majore. Deși la nivel internațional au fost adoptate cerințe privind informațiile referitoare la pasageri, acest lucru nu s-a întâmplat și în cazul navelor de pasageri care efectuează curse interne.

Propunerea asigură o aplicare comună și coerentă a cerințelor de înregistrare prevăzute în Directiva 98/41/CE pentru toate navele care operează spre și dinspre porturile UE, lucru care nu ar putea fi realizat printr-o acțiune unilaterală la nivelul statelor membre. Propunerea asigură faptul că Directiva 98/41/CE ține pasul cu evoluțiile juridice și tehnologice și, prin urmare, sporește siguranța și facilitează operațiunile de căutare și salvare în cazul unui accident.

Totodată, propunerea garantează menținerea unor condiții echitabile de concurență în apele UE pentru toți operatorii, indiferent de naționalitate sau de pavilionul arborat de nava sau ambarcațiunea acestora, fără a face vreo distincție între cursele internaționale și cele interne. În același timp, propunerea clarifică condițiile de derogare de la cerințele Directivei 98/41/CE atunci când condițiile locale de operare o impun.

## 2.3 Proporționalitate

Având în vedere ultimele evoluții tehnologice și juridice, propunerea de eliminare a cerințelor perimate și a suprapunerilor și de clarificare a cerințelor ambigue este considerată a fi singura opțiune proporțională și coerentă. Această opțiune asigură faptul că nivelul actual ridicat de siguranță este menținut și consolidat prin utilizarea mijloacelor electronice de transmitere a datelor.

Mai precis, cerința de înregistrare a informațiilor referitoare la persoanele aflate la bord într-un sistem electronic existent (care, în caz de urgență, permite ca datele să fie accesate imediat de către autoritatea competentă) este considerată un salt înainte semnificativ în comparație cu nivelul actual de siguranță, fără a genera costuri semnificative pentru operatori sau pentru administrațiile naționale.

În acest context, s-a dovedit că cerința de aprobare a sistemelor de înregistrare a pasagerilor generează un volum de lucru semnificativ pentru unele administrații naționale. Acest volum de muncă și costurile aferente au fost evaluate ca fiind în mod vădit excesive, cu precădere în raport cu domeniul de aplicare restrâns, având în vedere suprapunerea parțială cu codul ISM și dată fiind dificultatea de a verifica autorizarea în lipsa oricăror certificate. Cerința privind sistemele de înregistrare a pasagerilor ale companiilor ar trebui eliminată, iar atenția ar trebui îndreptată către performanța înregistrărilor, mai exact către precizia și promptitudinea înregistrării datelor în sistemele electronice existente.

Experiența a demonstrat totodată că este deosebit de important ca, încă din primele momente de după survenirea unui accident, să se cunoască nu numai numărul și lista persoanelor aflate la bord, ci și naționalitatea acestora. Prin urmare, se propune înregistrarea acestor informații pe baza unei declarații pe propria răspundere a pasagerilor, așa cum se procedează în prezent pentru alte tipuri de informații. Acest lucru va garanta faptul că operatorii care în acest

---

<sup>9</sup> Rezoluția Consiliului din 22 decembrie 1994 privind siguranța navelor de pasageri de tip ro-ro ferry (94/C 379/05), JO C 379, 31.12.1994, p. 8.

moment nu înregistrează aceste informații vor suporta costuri marginale sau nule pentru înregistrarea acestor date suplimentare.

## **2.4 Alegerea instrumentului**

În conformitate cu principiul proporționalității, o directivă rămâne cea mai potrivită opțiune de luat în considerare pentru realizarea obiectivelor identificate. Ea stabilește principii comune și un nivel armonizat de siguranță, garantează aplicarea normelor, însă permite fiecărui stat membru să aleagă procedurile practice și tehnice care trebuie aplicate. Astfel, ea lasă fiecărui stat membru responsabilitatea de a decide ce instrumente de punere în aplicare se potrivesc cel mai bine cu sistemul său intern.

În acest sens, cea mai adecvată soluție juridică s-a dovedit a fi o propunere de modificare a Directivei 98/41/CE. Opțiunea de a propune o nouă directivă a fost respinsă din cauza numărului limitat de modificări clar identificabile la directiva în vigoare.

## **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

### **3.1 Evaluările ex post/verificările adecvării legislației existente**

Verificarea adecvării a arătat că principalele obiective ale legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri, legate de siguranța pasagerilor și de piața internă, sunt în general îndeplinite și rămân extrem de relevante. Cadrul juridic al UE privind siguranța navelor de pasageri a avut ca rezultat crearea unui nivel comun de siguranță pentru navele de pasageri în cadrul UE și a unor condiții de concurență echitabile între operatori, precum și intensificarea transferului de nave între statele membre. Verificarea adecvării a demonstrat, de asemenea, că atât nivelul de siguranță, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele normative pot fi îmbunătățite. Au fost formulate, într-o serie de sectoare, recomandări privind simplificarea, clarificarea și abrogarea mai multor cerințe ambigue, caduce sau care se suprapun:

- (a) eliminarea cerințelor de dublă raportare a pasagerilor și alinierea cerințelor de raportare existente pentru toți operatorii, prevăzând:
  - înregistrarea informațiilor referitoare la persoanele aflate la bord într-un sistem electronic existent care, în cazul unei situații de urgență sau al unui accident, să permită transmiterea imediată a datelor către autoritatea competentă, în locul înregistrării în sistemul companiei, înainte de plecare și înainte de sosirea în orice port de escală din UE;
  - înregistrarea, pentru fiecare cursă de peste 20 de mile marine, a informațiilor necesare privind echipajul și pasagerii în același sistem ca cel menționat mai sus, și nu în sistemul companiei, înainte de plecare și înainte de sosirea în orice port de escală din UE; clarificarea definițiilor referitoare la înregistrarea pasagerilor din Directiva 98/41/CE, cum ar fi lungimea cursei;
- (b) evitarea suprapunerilor și impunerea cerinței ca, pentru fiecare cursă de peste 20 mile marine, naționalitatea pasagerilor să fie înregistrată și transmisă către autoritatea competentă, utilizând aceleași mijloace și criteriile ca cele existente pentru înregistrarea și transmiterea informațiilor deja cerute referitoare la nume, vârstă etc.;
- (c) clarificarea definițiilor referitoare la înregistrarea pasagerilor din Directiva 98/41/CE, cum ar fi lungimea cursei;

- (d) eliminarea din Directiva 98/41/CE a cerinței privind aprobarea sistemelor de înregistrare a pasagerilor;
- (e) simplificarea mecanismului de raportare a scutirilor/echivalențelor din Directiva 2009/45/CE și Directiva 98/41/CE.

### 3.2 Consultări cu părțile interesate

Data fiind natura tehnică a propunerilor avute în vedere, o consultare specifică a fost aleasă ca fiind cel mai adecvat instrument. Au fost consultați experți naționali în cadrul Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri. A fost organizat un atelier de lucru la care au fost invitate să participe atât statele membre, cât și industria de profil și asociațiile de pasageri. Măsurile avute în vedere au fost prezentate cu numeroase ocazii. În plus, foaia de parcurs publicată pe site-ul Europa<sup>10</sup> a permis tuturor părților interesate să își exprime opiniile prin intermediul unui formular de răspuns online.

Rezumatul consultărilor și reacțiile la observațiile trimise în cursul procesului de consultare sunt incluse în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea. Măsurile de simplificare avute în vedere au fost sprijinite de marea majoritate a experților naționali, deși au fost făcute o serie de observații cu privire la formularea exactă a textului unora dintre propuneri. Prin urmare, toate sugestiile au fost examinate cu atenție, iar propunerile au fost modificate atunci când a fost necesar. În plus, unii experți au pus în discuție aspectele practice și tehnice ale punerii în aplicare, care au fost abordate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei ce însoțește propunerea și sunt integrate în planul de punere în aplicare.

Părțile interesate din industria de profil au insistat ca principiile esențiale ale actualului cadru juridic să rămână neschimbate (îndeosebi cu privire la declararea pe propria răspundere a datelor pasagerilor), în timp ce asociațiile de pasageri au solicitat actualizarea nivelului de siguranță și au emis avertismente cu privire la scăderea acestuia. Prin urmare, propunerea garantează că nivelul de siguranță existent este menținut și, în măsura în care este posibil în cadrul simplificării, mărit (de exemplu, prin exploatarea sistemelor electronice existente și clarificarea modului în care ar trebui calculate cele 20 de mile nautice).

### 3.3 Obținerea și utilizarea expertizei

Prezenta revizuire se bazează în primul rând pe datele colectate în cursul procesului de verificare a adecvării, astfel cum au fost raportate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „*Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check*” („Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri”), adoptat la data de 16 octombrie 2015<sup>11</sup>.

Pe lângă datele colectate și consultarea efectuată în cadrul verificării adecvării, pregătirea prezentei propuneri de simplificare a necesitat contribuții din partea experților tehnici și juridici cu privire la formularea concretă a definițiilor tehnice și la redactarea juridică clară. Această expertiză a fost obținută la nivel intern, în cooperare cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și cu Grupul de experți pentru siguranța navelor de pasageri. Un raport în acest sens a fost inclus în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea.

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

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

### **3.4 Evaluarea impactului**

Propunerea constituie o continuare imediată a verificării adecvării, care a identificat în detaliu aspectele ce urmează a fi simplificate și a evaluat potențialul de simplificare. După cum s-a evidențiat în foaia de parcurs, în ceea ce privește măsurile avute în vedere, fie nu se preconizează ca acestea să genereze efecte semnificative (și anume, care să le depășească pe cele nemăsurabile, cum ar fi claritatea, securitatea sau simplitatea juridică), fie nu au fost identificate soluții substanțial diferite. În concordanță cu Orientările Comisiei privind o mai bună legiferare, nu a fost efectuată o evaluare completă a impactului.

Cu toate acestea, propunerea de simplificare este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei care reamintește recomandările formulate cu ocazia verificării adecvării și explică, dintr-o perspectivă tehnică și juridică, motivația soluțiilor propuse. Documentul respectiv include un rezumat al consultării cu părțile interesate care a fost efectuată în sprijinul prezentei inițiative, precum și un feedback cu privire la aceasta. De asemenea, este anexat un plan de punere în aplicare.

### **3.5 Adecvarea reglementărilor și simplificare**

Principalul obiectiv al prezentei propuneri este de a asigura faptul că legislația existentă este adecvată scopului. Utilizarea mijloacelor de comunicare electronică disponibile va permite atingerea obiectivelor politicii într-un mod mai eficace și mai eficient. Potențialul de simplificare constă, în primul rând, în eliminarea suprapunerilor obligațiilor de raportare, a cerințelor disproporționate și a impacturilor nemăsurabile precum claritatea, certitudinea și simplitatea juridică.

Cerințele de raportare dublă pentru operatorii care transmit deja datele pasagerilor și ale echipajului către ghișeul unic național prevăd o sarcină suplimentară și inutilă pentru industria de profil. Pentru operatorii (în principiu cei de mai mici dimensiuni) care nu utilizează încă sistemele menționate mai sus, se are în vedere un regim mai puțin strict. Aceste companii operează în principal pe curse interne foarte scurte (altfel spus, înregistrează doar informații privind numărul de persoane de la bord) și nu dispun de sisteme informatice sau de conexiune la internet.

Pentru a contracara orice eventuală creștere a costurilor pentru acești operatori, se preconizează că ei vor avea posibilitatea de a alege să transmită numărul de persoane de la bord prin sistemul de informații automat, un sistem de transmisie maritim bazat pe transmisia de semnale radio de frecvență foarte înaltă. Acest lucru ar permite centrului local de căutare și salvare să obțină cu ușurință numărul persoanelor de la bord, în orice moment, indiferent de disponibilitatea unei persoane de contact.

Statele membre vor fi scutite de sarcina de a aproba sistemele de înregistrare a pasagerilor ale companiilor, deși vor rămâne responsabile pentru asigurarea faptului că informațiile sunt colectate și înregistrate în format electronic în mod corect și la timp.

### **3.6 Drepturi fundamentale**

Propunerea nu adaugă categorii suplimentare de date cu caracter personal care trebuie colectate și înregistrate în conformitate cu cerințele actuale ale Directivei 98/41/CE și nu le modifică pe cele existente. Singura excepție în acest sens o reprezintă informațiile privind naționalitatea persoanelor aflate la bord care, din motivele explicate mai sus, sunt propuse spre a fi adăugate la informațiile deja înregistrate (mai exact, numele de familie al persoanelor de la bord, prenumele sau inițialele lor, sexul, menționarea categoriei de vârstă căreia îi

aparține fiecare persoană sau a vârstei sau a anului nașterii și, la cererea unui pasager, informații privind anumite nevoi speciale de îngrijire sau de asistență în situații de urgență).

Cu toate acestea, Directiva 98/41/CE trebuie să fie modernizată în concordanță cu evoluțiile de ordin juridic din domeniul protecției datelor cu caracter personal, în special cu Regulamentul (UE) nr. XXX/2016<sup>12</sup>. În această privință, deși categoriile de date, scopul și destinatarul datelor sunt clar identificați, perioada de păstrare a datelor nu este precizată. Potrivit Directivei 98/41/CE, compania nu trebuie să păstreze datele cu caracter personal mai mult decât este necesar pentru scopurile directivei, dar nu se indică durata acestei perioade de timp. Experiența punerii în aplicare a arătat că perioada de păstrare a datelor diferă semnificativ între statele membre, variind de la ore sau săptămâni până la câteva luni după încheierea (cu succes) a cursei. Prin urmare, se propune stabilirea perioadei de păstrare în prezenta directivă (fără a aduce atingere altor cerințe juridice în cazul în care astfel de date sunt colectate în scopuri diferite, cu perioade de păstrare diferite).

Pe de altă parte, deși directiva prevede că sistemele de înregistrare ale companiilor trebuie să fie protejate împotriva distrugerii sau a pierderii accidentale sau ilegale și împotriva modificării, dezvăluirii sau accesului neautorizat, ea nu face trimitere la legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal și nu include nicio garanție în ceea ce privește accesibilitatea acestor date. În acest sens, se consideră că propunerea prevede îmbunătățiri importante în ceea ce privește protecția datelor cu caracter personal.

În plus, propunerea înlocuiește obligația companiei de a păstra datele cu caracter personal cu obligația de a le transmite către un sistem electronic existent conceput în acest scop (și de a șterge datele cu caracter personal după finalizarea transmiterii). Transmiterea propusă către ghișeul unic național răspunde cerințelor de confidențialitate (definite la articolul 8 din Directiva 2010/65/UE) și este conformă cu legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal. De asemenea, propunerea prevede limitarea accesului la aceste date care urmează să fie comunicate autorităților naționale competente la cerere (mecanismul de schimb de informații în caz de urgență sau în urma unui accident fiind sistemul SafeSeaNet, definit în Directiva 2002/59/CE). La fel ca ghișeul unic național, SafeSeaNet funcționează în conformitate cu legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal și oferă securitate și drepturi de acces clar definite.

Autoritățile naționale competente cărora li se acordă acces în sensul prezentei directive sunt autoritățile de căutare și salvare desemnate de către statele membre. La cerere, în caz de urgență sau în urma unui accident, autoritățile de căutare și de salvare trebuie să aibă acces imediat la informațiile raportate în conformitate cu Directiva 98/41/CE.

#### **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

Propunerea nu are nicio implicație pentru bugetul Uniunii.

---

<sup>12</sup> Trimitere de adăugat după adoptare.



## **5. ALTE ELEMENTE**

### **5.1 Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea este însoțită de un plan de punere în aplicare în care se enumeră acțiunile necesare pentru punerea în aplicare a măsurilor de simplificare și se identifică principalele provocări tehnice, juridice și temporale legate de aceasta.

Au fost identificate măsuri de monitorizare și de raportare adecvate, fără a se crea obligații de raportare și sarcini administrative noi. Informațiile esențiale privind flota, accidentele și conformitatea vor fi colectate cu ajutorul EMSA, al Grupului de experți pentru siguranța navelor de pasageri și al bazei de date EMCIP (Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime). Având în vedere faptul că ciclul complet al vizitelor EMSA legate de punerea în aplicare are o durată estimată de 5 ani, ciclul de evaluare a legislației UE privind siguranța navelor pentru pasageri ar trebui stabilit la intervale de 7 ani.

### **5.2 Documente explicative**

Nu sunt necesare documente explicative, deoarece măsurile de simplificare nu sunt substanțiale sau complexe.

### **5.3 Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

#### **Definiții și domeniu de aplicare**

Articolul 2 se modifică pentru a alinia cât mai mult cu puțință definițiile cu propunerea de modificare a Directivei 2009/45/CE și cu propunerea pentru o nouă directivă de înlocuire a Directivei 1999/35/CE, precum și pentru a alinia responsabilitatea agentului însărcinat cu înregistrarea pasagerilor cu propunerea de a elimina cerința ca informațiile cerute în conformitate cu prezenta directivă să fie păstrate de către companie.

Articolul 3 se modifică pentru a clarifica domeniul de aplicare al directivei și pentru a-l alinia la definiția zonelor portuare, astfel cum sunt definite în conformitate cu propunerea de modificare a Directivei 2009/45/CE.

#### **Informații cu privire la persoanele aflate la bord**

Articolul 4 se modifică pentru a înlocui obligația de a stoca informațiile privind numărul de persoane de la bord în sistemele companiei cu înregistrarea acestora la ghișeul unic național sau cu transmiterea prin intermediul sistemului de identificare automată.

Articolul 5 se modifică pentru a introduce informațiile privind naționalitatea persoanelor aflate la bord și a înlocui obligația companiei de a stoca listele pasagerilor și ale echipajului cu înregistrarea acestora la ghișeul unic național. Lista datelor care trebuie înregistrate este simplificată, clarificată și aliniată pe cât posibil cu cerințele de raportare către ghișeul unic național.

Articolul 6 se modifică pentru a alinia trimiterea cu mijloacele propuse de transmitere a datelor și a clarifica responsabilitățile statelor membre în ceea ce privește navele de pasageri care navighează sub pavilionul unei țări terțe.

#### **Companii**

Articolul 8 se modifică pentru a reflecta noul rol al agentului însărcinat cu înregistrarea pasagerilor (și anume, nu să stocheze, ci să transmită datele) și pentru a elimina cerința de a înființa un sistem de înregistrare a pasagerilor în cadrul companiei. Articolul se modifică și pentru a ține seama de legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal și

precizează că datele cu caracter personal trebuie distruse de către companie odată ce sunt transmise ghișeului unic (fără a aduce atingere altor obligații de raportare).

### **Scutiri**

Articolul 9 se modifică pentru a elimina trimiterea perimată la scutirea pentru serviciile regulate care traversează strâmtoarea Messina. Având în vedere introducerea transmiterii electronice a datelor și flexibilitatea propusă pentru transmiterea numărului de persoane aflate la bord, articolul 9 se modifică pentru a elimina posibilitatea de a scuti operatorii de obligația de a transmite numărul de persoane aflate la bord către autoritățile competente.

Articolul 9 se modifică, de asemenea, astfel încât criteriile de acordare a scutirilor să țină seama de proximitatea instalațiilor de căutare și salvare care nu mai sunt incluse în noua definiție a zonelor maritime protejate. În fine, articolul 9 se modifică pentru a simplifica notificarea scutirilor prin intermediul unei baze de date care urmează să fie înființată și menținută în acest scop și pentru a armoniza procedurile de opoziție la scutiri prevăzute în această directivă și în Directiva 2009/45/CE.

### **State membre**

Articolul 10 se modifică pentru a alinia responsabilitatea statelor membre cu mijloacele propuse de transmitere a datelor și pentru a ține seama de legislația UE privind protecția datelor cu caracter personal, prin specificarea condițiilor de prelucrare a datelor de către statele membre, a drepturilor de acces și a termenelor de păstrare a datelor.

### **Dispoziții auxiliare**

Articolul 11 se modifică pentru a suprima cerințele privind sistemele de înregistrare ale companiilor, care devin redundante prin această propunere. Alineatul (1) de la articolul 12 corespunzător este, de asemenea, eliminat.

### **Procedura comitetului și procedura de modificare**

Articolele 12 și 13 au fost aliniate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Articolul 12a a fost adăugat din același motiv (exercitarea delegării de competențe).

### **Dispoziții privind evaluarea**

Articolul 14a a fost adăugat pentru a preciza dispozițiile referitoare la evaluare.

### **Modificarea anexei la Directiva 2010/65/UE**

Propunerea include o modificare auxiliară a anexei la Directiva 2010/65/UE, partea A, determinată de modificările aduse Directivei 98/41/CE.

Propunere de

## DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 98/41/CE a Consiliului privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității și a Directivei 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>13</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>14</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Existența unor informații exacte și prompte privind numărul persoanelor de la bordul unei nave sau cu privire la identitatea acestora este esențială pentru pregătirea și eficiența operațiilor de căutare și salvare. În cazul unui accident pe mare, cooperarea deplină între autoritățile naționale competente din statul sau statele implicate, operatorul navei și agenții acestora poate contribui în mod semnificativ la eficiența operațiilor întreprinse de autoritățile competente. Anumite aspecte ale acestei cooperări sunt reglementate prin Directiva 98/41/CE a Consiliului<sup>15</sup>.
- (2) Având în vedere rezultatele verificării adecvării<sup>16</sup> în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT) și experiența punerii în aplicare, care a demonstrat că informațiile referitoare la persoanele de la bord nu sunt întotdeauna ușor accesibile autorităților competente, cerințele actuale ale Directivei 98/41/CE ar trebui aliniate cu cerințele de raportare a datelor în format electronic, astfel încât acestea să devină mai eficiente și mai puțin împovărătoare. Digitalizarea va permite, totodată, accelerarea utilizării informațiilor privind un număr semnificativ de pasageri în caz de urgență sau în urma unui accident.

---

<sup>13</sup> JO C , , p. .

<sup>14</sup> JO C , , p. .

<sup>15</sup> Directiva 98/41/CE a Consiliului din 18 iunie 1998 privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității (JO L 188, 2.7.1998, p. 35).

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

- (3) În ultimii 17 ani, s-au înregistrat progrese tehnologice esențiale în materie de mijloace de comunicare și de stocare a datelor privind circulația navelor, care permit utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) de la bordul navelor în vederea unei monitorizări mai performante a acestora. În consecință, costurile aferente echipamentelor necesare pentru a îndeplini aceste funcții au fost reduse în mod semnificativ. Mai multe sisteme de raportare obligatorie a navelor au fost introduse de-a lungul coastelor europene, în conformitate cu normele în materie adoptate de Organizația Maritimă Internațională (OMI). Legislația Uniunii și legislația națională asigură respectarea de către nave a cerințelor de raportare în vigoare în cadrul acestor sisteme.
- (4) Colectarea, transmiterea și schimbul de date referitoare la nave au fost făcute posibile, simplificate și armonizate de ghișeul unic național la care se face referire în Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>17</sup> și de SafeSeaNet la care se face referire în Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>18</sup>. Informațiile referitoare la persoanele aflate la bord prevăzute de Directiva 98/41/CE ar trebui, prin urmare, să fie înregistrate la ghișeul unic național care, în eventualitatea unei situații de urgență sau a unui accident, permite ca datele să fie ușor de accesat de către autoritatea competentă.
- (5) Pentru a asigura respectarea principiului proporționalității, operatorii mici care nu utilizează încă ghișeul unic național și care operează în principal pe curse interne foarte scurte de sub 20 de mii de tone (adică au obligația de a înregistra numai numărul de persoane aflate la bord) ar trebui să aibă posibilitatea de a alege mijlocul de punere la dispoziție a acestui număr prin intermediul ghișeului unic național sau al AIS.
- (6) Pentru a reduce anxietatea rudelor în caz de accident și întârzierile inutile în ceea ce privește asistența consulară și alte servicii, datele comunicate ar trebui să includă informații privind naționalitatea persoanelor aflate la bord. Lista datelor care trebuie înregistrate pentru cursele de peste 20 de mii de tone ar trebui să fie simplificată, clarificată și aliniată pe cât posibil cu cerințele de raportare către ghișeul unic național.
- (7) Ținând seama de disponibilitatea mijloacelor electronice de înregistrare a datelor și de faptul că datele cu caracter personal ar trebui să fie oricum colectate înainte de plecarea navei, intervalul de timp de 30 de minute prevăzut în prezent de Directiva 98/41/CE ar trebui considerat ca fiind maxim și ar trebui utilizat numai în cazuri excepționale.
- (8) Pentru a spori claritatea juridică și consecvența cu legislația Uniunii și în special cu Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>19</sup>, o serie de referințe depășite, ambigue și contradictorii ar trebui actualizate sau eliminate. Noțiunea de navă de pasageri „maritimă” ar trebui înlocuită cu „navă de pasageri” și noțiunea de „zonă maritimă protejată” ar trebui înlocuită cu zonele maritime definite în mod clar, enumerate de către statele membre în conformitate cu Directiva 2009/45/CE. Definiția

---

<sup>17</sup> Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

<sup>18</sup> Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

<sup>19</sup> Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

„agentului însărcinat cu înregistrarea pasagerilor” ar trebui modificată pentru a reflecta noile sarcini, care nu mai includ păstrarea informațiilor. Cerințele corespunzătoare pentru sistemele de înregistrare a pasagerilor de la nivelul companiilor ar trebui eliminate.

- (9) Statele membre ar trebui să rămână responsabile cu asigurarea respectării cerințelor de înregistrare a datelor prevăzute în Directiva 98/41/CE, în special în ceea ce privește acuratețea și înregistrarea la timp a datelor. În acest sens, verificarea ar trebui efectuată în mod similar cu controalele aleatorii prevăzute în prezent pentru sistemele de înregistrare ale companiilor.
- (10) În măsura în care măsurile presupun prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta se efectuează în conformitate cu legislația Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal<sup>20</sup>. Mai exact, datele cu caracter personal colectate în scopul aplicării Directivei 98/41/CE nu ar trebui să fie prelucrate și utilizate în alte scopuri și nu ar trebui păstrate mai mult timp decât este necesar în scopul aplicării Directivei 98/41/CE, așa cum se prevede în aceasta.
- (11) Având în vedere principiul proporționalității și întrucât este în interesul pasagerilor să ofere informații reale, modalitatea actuală de colectare a datelor cu caracter personal pe bază de declarație pe propria răspundere a pasagerilor este suficientă în scopul aplicării Directivei 98/41/CE. În același timp, utilizarea mijloacelor electronice de înregistrare și verificare a datelor ar trebui să asigure faptul că sunt înregistrate informații unice pentru fiecare persoană de la bord.
- (12) Pentru a spori transparența și a facilita notificarea de către statele membre a scutirilor și a cererilor de derogare, o bază de date ar trebui să fie creată și menținută în acest scop de către Comisie. Aceasta ar trebui să includă măsurile notificate în formă de proiect și în forma adoptată.
- (13) Având în vedere modificările aduse de Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, competențele conferite Comisiei pentru punerea în aplicare a Directivei 98/41/CE ar trebui să fie actualizate în mod corespunzător. Ar trebui adoptate acte de punere în aplicare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>21</sup>.
- (14) Pentru a se ține seama de evoluțiile de la nivel internațional și a spori transparența, ar trebui să i se delege Comisiei competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește excluderea modificărilor aduse instrumentelor internaționale din domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este necesar, și stabilirea condițiilor de acces la baza de date păstrată de Comisie conținând notificările de către statele membre a scutirilor și a cererilor de derogare. Este deosebit de important ca, în cadrul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și

<sup>20</sup> În special Regulamentul (UE) nr. XXX/2016 din XXX (a se adăuga numărul și data după adoptare) al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (Regulamentul general privind protecția datelor) (a se adăuga trimiterea la JO după adoptare) și Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

<sup>21</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

ca aceste consultări să aibă loc în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele simultan cu experții din statele membre, iar experții lor au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei care se ocupă de pregătirea actelor delegate.

- (15) În vederea realizării ciclului complet al vizitelor de monitorizare ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a Directivei 98/41/CE cel târziu până la [șapte ani de la data menționată la articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf] și să prezinte un raport în acest sens Parlamentului European și Consiliului. Statele membre ar trebui să coopereze cu Comisia în vederea reunirii tuturor informațiilor necesare pentru această evaluare.
  - (16) Pentru a ține seama de modificările aduse Directivei 98/41/CE, informațiile cu privire la persoanele aflate la bord ar trebui incluse în lista formalităților de raportare menționate în partea A din anexa la Directiva 2010/65/UE.
  - (17) Prin urmare, Directivele 98/41/CE și 2010/65/UE ar trebui modificate în consecință,
- ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### *Articolul 1*

#### **Modificări aduse Directivei 98/41/CE**

Directiva 98/41/CE se modifică după cum urmează:

- (1) Articolul 2 se modifică după cum urmează:
  - (a) a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– «navă de pasageri» înseamnă o navă sau o ambarcațiune de mare viteză care transportă mai mult de 12 pasageri;”;
  - (b) a șasea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– «agent însărcinat cu înregistrarea pasagerilor» înseamnă persoana responsabilă desemnată de o companie în vederea îndeplinirii obligațiilor impuse de Codul ISM sau o persoană desemnată de companie ca fiind responsabilă cu transmiterea informațiilor privind persoanele îmbarcate la bordul unei nave de pasageri a companiei;”;
  - (c) a noua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– «zonă maritimă protejată» înseamnă o zonă maritimă în care pot opera navele din clasa D și care figurează pe o listă în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2009/45/CE;”;
  - (d) la a zecea liniuță, fraza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„– «serviciu regulat» înseamnă o serie de traversări efectuate astfel încât să asigure o legătură între aceleași două porturi sau mai multe porturi sau o serie de curse de la și către același port fără escale intermediare;”;
  - (e) a unsprezecea liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„– «țară terță» înseamnă orice țară care nu este stat membru;”;
  - (f) se adaugă a douăsprezecea liniuță cu următorul text:

„- «zonă portuară» înseamnă o zonă definită la articolul 2 litera (r) din Directiva 2009/45/CE;”;

(g) se adaugă a treisprezecea liniuță cu următorul text:

„- «iaht/ambarcațiune de agrement» înseamnă o navă care nu transportă marfă și nici mai mult de 12 pasageri și care nu este implicată în activități comerciale, indiferent de mijloacele de propulsie.”.

(2) Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„- navelor de război sau a navelor care transportă trupe;”;

(b) a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„- iahturilor sau ambarcațiunilor de agrement;”;

(c) se adaugă a treia liniuță cu următorul text:

„- navelor de pasageri care navighează exclusiv în zone portuare.”.

(3) La articolul 4, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. Înainte de plecarea navei de pasageri, numărul de persoane aflate la bord se comunică comandantului navei și se înregistrează la ghișeul unic instituit în temeiul articolului 5 din Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului\* sau se pune la dispoziția autorității desemnate prin intermediul sistemului de identificare automată.

---

\* Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).”.

(4) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

#### „Articolul 5

1. Informațiile de mai jos se înregistrează în legătură cu fiecare navă de pasageri care pleacă dintr-un port situat într-un stat membru pentru a efectua o cursă, în cazul în care distanța parcursă de la punctul de plecare până la portul de escală următor depășește 20 de mile marine:

- numele de familie al persoanelor de la bord,
- prenumele acestora,
- sexul,
- naționalitatea,
- anul nașterii,
- la cererea unui pasager, informații privind anumite nevoi speciale de îngrijire sau de asistență în caz de urgență.

2. Aceste informații se colectează înainte de plecare și se înregistrează la ghișeul unic înființat în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2010/65/UE

după plecarea navei, dar în niciun caz mai târziu de treizeci de minute de la plecarea acesteia.

3. Datele cu caracter personal colectate în scopurile prezentei directive nu ar trebui să fie prelucrate și utilizate în alte scopuri.”.

(5) La articolul 6, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. Pentru orice navă de pasageri care circulă sub pavilionul unei țări terțe și care pleacă dintr-un port situat în afara Uniunii spre un port situat într-un stat membru, statul membru respectiv solicită companiei să se asigure că informațiile menționate la articolul 4 alineatul (1) și la articolul 5 alineatul (1) sunt furnizate, așa cum se precizează la articolul 4 alineatul (2) și la articolul 5 alineatul (2).”.

(6) Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

#### *„Articolul 8*

Orice companie care răspunde de exploatarea unei nave de pasageri trebuie, dacă se prevede astfel la articolele 4 și 5 din prezenta directivă, să numească un agent însărcinat cu înregistrarea pasagerilor care să înregistreze informațiile menționate în aceste dispoziții la ghișeul unic înființat în temeiul articolului 5 din Directiva 2010/65/UE sau să le pună la dispoziție prin intermediul sistemului de identificare automată.

Datele cu caracter personal colectate în conformitate cu dispozițiile articolului 5 nu se păstrează de către companie mai mult decât este necesar pentru scopurile prezentei directive, și anume până în momentul în care sunt înregistrate la ghișeul unic instituit în temeiul articolului 5 din Directiva 2010/65/UE. Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, odată ce informațiile nu mai sunt necesare în acest scop, ele trebuie distruse.

Fiecare companie se asigură că informațiile referitoare la pasagerii care au declarat că au nevoi speciale de îngrijire sau de asistență în situații de urgență se consemnează corect și se transmit comandantului înainte de plecarea navei de pasageri.”.

(7) Articolul 9 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

– literele (a) și (b) se elimină;

– litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Un stat membru poate scuti de obligațiile prevăzute la articolul 5 navele de pasageri care, navigând exclusiv în zonele maritime protejate, în care proximitatea instalațiilor de căutare și salvare este asigurată, efectuează curse între două porturi sau curse care au ca punct de plecare și de destinație același port, fără escală.”;

(b) la alineatul (3), literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) statul membru notifică fără întârziere Comisiei decizia sa de a acorda o scutire de la obligațiile prevăzute la articolul 5, indicând motivele de fond. Această notificare se efectuează prin intermediul unei baze de date create și menținute de către Comisie în acest scop. Comisia este împuternicită să adopte,



în conformitate cu articolul 12a, acte delegate referitoare la condițiile de acces la această bază de date;

(b) în cazul în care, în termen de șase luni de la notificare, Comisia estimează că această decizie nu se justifică sau ar putea avea efecte negative asupra concurenței, ea poate, prin intermediul unui act de punere în aplicare, să ceară statului membru să își modifice sau să își anuleze decizia. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).”;

(c) la alineatul (4), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Cererea se transmite Comisiei prin intermediul unei baze de date menționate la alineatul (3). În cazul în care, în termen de șase luni de la cerere, Comisia estimează că derogarea nu se justifică sau ar putea avea efecte negative asupra concurenței, ea poate, prin intermediul unui act de punere în aplicare, să ceară statului membru să modifice sau să nu adopte decizia propusă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).”.

(8) Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

#### *„Articolul 10*

Statele membre verifică acuratețea și înregistrarea la timp a datelor prevăzute în prezenta directivă.

Fiecare stat membru desemnează autoritatea care va avea acces la informațiile necesare în conformitate cu prezenta directivă. Statele membre se asigură că, în cazul unei situații de urgență sau în urma unui accident, autoritatea desemnată are acces imediat la informațiile necesare în conformitate cu prezenta directivă.

Datele cu caracter personal colectate în conformitate cu dispozițiile articolului 5 nu se păstrează de către statele membre mai mult decât este necesar pentru scopurile prezentei directive, și anume:

- (a) până la momentul în care cursa navei în cauză este încheiată în condiții de siguranță; sau
- (b) în caz de urgență sau în urma unui accident, până la finalizarea eventualei anchete sau a procedurilor judiciare.

Fără a aduce atingere altor obligații de raportare, odată ce informațiile nu mai sunt necesare în aceste scopuri, ele trebuie distruse.”.

(9) Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

#### *„Articolul 11*

1. În scopul prezentei directive, datele necesare sunt colectate și înregistrate în așa fel încât să se evite orice întârziere inutilă în momentul îmbarcării și/sau al debarcării pasagerilor.

2. Multiplicarea colectării datelor pe rute identice sau similare trebuie evitată.”.

(10) Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 12a, de modificare a prezentei directive, pentru a exclude din domeniul său de aplicare orice modificare a instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 numai dacă, pe baza unei evaluări efectuate de către Comisie, se constată că există un risc evident ca modificarea respectivă să determine o scădere a nivelului siguranței maritime prevăzut în legislația maritimă a Uniunii, sau să fie incompatibilă cu aceasta din urmă.”.

- (11) Se introduce următorul articol 12a:

„Articolul 12a

1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 9 și 12 este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolele 9 și 12 se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la [data intrării în vigoare].
3. Delegarea competențelor menționată la articolele 9 și 12 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în cuprinsul său. Această decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în cuprinsul său. Decizia de revocare nu aduce atingere validității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legisferare din 13 aprilie 2016.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 9 și 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.
7. Un act delegat care exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive orice modificare a instrumentelor internaționale, în conformitate cu articolul 12, se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea termenului stabilit la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării vizate sau înainte de data avută în vedere pentru intrarea în vigoare a modificării menționate. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația lor națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză.”.

- (12) Articolul 13 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„2. Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului\*.

---

\* Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”;

(b) alineatul (3) se elimină.

(13) Se introduce următorul articol 14a:

*„Articolul 14a*

Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului cel târziu la [șapte ani de la data menționată la articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf].”.

*Articolul 2*

**Modificări ale anexei la Directiva 2010/65/UE**

În partea A a anexei la Directiva 2010/65/CE se adaugă următorul punct 7:

„7. Informații cu privire la persoanele aflate la bord

Articolul 4 alineatul (2) și articolul 5 alineatul (2) din Directiva 98/41/CE a Consiliului din 18 iunie 1998 privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității (JO L 188, 2.7.1998, p. 35).”.

*Articolul 3*

**Transpunere**

1. Statele membre adoptă și publică, cel târziu până la [12 luni de la data intrării în vigoare] actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Ele aplică dispozițiile respective începând de la [12 luni de la data intrării în vigoare].

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 4*

**Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 5*  
**Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*