



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 6. 6. 2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Rady 98/41/ES o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1 Dôvody a ciele návrhu

Komisia v duchu programu REFIT a programu lepšej právnej regulácie a ako bezprostredný krok nadväzujúci na kontrolu vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí¹ predkladá súbor návrhov na dosiahnutie zistených možností zjednodušenia.

Účelom tejto revízie je zjednodušiť a zefektívniť existujúci regulačný rámec EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí s cieľom i) zachovať predpisy EÚ, keď to je potrebné a primerané, ii) zabezpečiť ich správne vykonávanie a iii) odstrániť možné prekryvanie povinností a nezrovnalostí medzi súvisiacimi právnymi predpismi. Ústredným cieľom je zabezpečiť jasný, jednoduchý a aktualizovaný právny rámec, ktorý sa bude ľahšie vykonávať, monitorovať a presadzovať, čím sa zvýši celková úroveň bezpečnosti.

V smernici Rady 98/41/ES² sa stanovuje počítanie a registrácia cestujúcich a posádky na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov EÚ. Jej cieľom je zabezpečiť, aby bezpečnosť cestujúcich nebola znížená v dôsledku prekročenia maximálneho povoleného počtu osôb na palube a aby bolo možné efektívne vykonávať pátranie a záchranu v prípade nehody.

Smernica 98/41/ES bola prvým právnym predpisom EÚ zameraným na informácie o osobách na palube. Od roku 1998 však nadobudli účinnosť ďalšie právne predpisy EÚ a medzinárodné dohovory zamerané na súvisiace otázky a vyvinuli sa nové technologické systémy a riešenia. To viedlo k čoraz zložitejším a prekrywajúcim sa právnym ustanoveniam zameraným na počítanie, registráciu osôb na palube a podávanie správ o nich.

Hoci si efektívna pátracia a záchranná operácia vyžaduje okamžitý prístup k presným údajom, pokiaľ ide o osoby na palube, v praxi to tak nebolo vždy. Podľa súčasných požiadaviek tieto informácie musia byť uložené v systéme spoločnosti a musia byť v každom čase pripravené na odoslanie príslušnému orgánu zodpovednému za pátranie a záchranu. V tejto požiadavke z roku 1998 sa nezohľadňuje vývoj systémov, ako sú SafeSeaNet³ a vnútroštátne kontaktné miesto⁴, a podľa nej je vnútroštátny príslušný orgán povinný kontaktovať v prípade núdzovej situácie prepravnú spoločnosť. Zaznamenané údaje navyše nie vždy obsahujú informácie o štátnej príslušnosti (t. j. okrem mena, veku a pohlavia), čo komplikuje poskytovanie pomoci obetiam a ich príbuzným.

V dôsledku toho podliehajú prevádzkovatelia, ktorí už prenášajú takéto údaje vnútroštátnemu kontaktnému miestu, režimu dvojitého ohlasovania. Poukázali na to tie členské štáty, ktoré už v praxi využívajú smernicu 2002/59/ES na plnenie svojich povinností vyplývajúcich zo smernice 98/41/ES. Okrem toho skúsenosti s vykonávaním odhalili viaceré nejasné

¹ Výsledky boli predložené Európskemu parlamentu a Rade 16. októbra 2015 (COM(2015)508).

² Smernica Rady 98/41/ES z 18. júna 1998 o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva (Ú. v. ES L 188, 2.7.1998, s. 35).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1).

vymedzenia pojmov a pomerne komplexné požiadavky, čo sťažuje sledovanie a presadzovanie niektorých ustanovení.

Preto sa navrhuje aktualizovať, vyjasniť a zjednodušiť existujúce požiadavky na počítanie a registráciu cestujúcich a posádky na palube osobných lodí, a pritom zvýšiť úroveň bezpečnosti, ktorú zabezpečujú. Toto úsilie je v úplnom súlade s programom Komisie REFIT a jeho cieľom je využiť digitalizačný potenciál zaznamenávania, prenášania, ochrany údajov a získavania prístupu k nim.

Týmto návrhom sa menia príslušné vymedzenia pojmov a požiadavky smernice 98/41/ES.

1.2 Súlad s existujúcimi ustanoveniami v danej oblasti politiky

Návrh je v úplnom súlade s návrhmi na zjednodušenie, ktorými sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES⁵, a s novou smernicou, ktorou sa nahrádza smernica 1999/35/ES⁶. Návrh je v úplnom súlade s odporúčaniami uvedenými v kontrole vhodnosti a s bielou knihou z roku 2011 o budúcnosti dopravy⁷, v ktorej bola uznaná potreba modernizovať súčasný legislatívny rámec EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí.

1.3 Súlad s ostatnými politikami Únie

Návrhom sa realizuje program lepšej právnej regulácie Komisie, pretože sa ním zabezpečuje, aby boli existujúce právne predpisy jednoduché a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a držali krok s meniacim sa politickým, spoločenským a technologickým rozvojom. Takisto prispieva k plneniu cieľov stratégie v oblasti námornej dopravy do roku 2018⁸, pretože sa ním zabezpečujú kvalitné trajektové služby v pravidelnej osobnej doprave v rámci EÚ.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1 Právny základ

So zreteľom na skutočnosť, že návrhom sa nahrádza súčasná smernica, právnym základom zostáva článok 100 ods. 2 ZFEÚ (predtým článok 80 ods. 2 Zmluvy o ES), v ktorom sa stanovujú opatrenia v oblasti námornej dopravy.

2.2 Subsidiarita

Na žiadosť členských štátov⁹ boli právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí vytvorené a sformulované na základe medzinárodných požiadaviek a v reakcii na viaceré veľké nehody. Požiadavky týkajúce sa informácií o cestujúcich boli síce prijaté na

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

⁶ Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorychlostných plavidiel v pravidelnej preprave (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁷ Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje [KOM(2011) 144].

⁸ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 [KOM(2009) 8].

⁹ Council Resolution of 22 December 1994 on the safety of ro-ro passenger ferries (Uznesenie Rady z 22. decembra 1994 o bezpečnosti osobných prevozných lodí ro-ro), (94/C 379/05), Ú. v. ES C 379, 31.12.1994, s. 8.

medzinárodnej úrovni, neplatí to však o osobných lodiach prevádzkovaných na domácich trasách.

Návrhom sa zabezpečuje spoločné a jednotné uplatňovanie registračných požiadaviek stanovených v smernici 98/41/ES pre všetky lode plávajúce do prístavov alebo z prístavov EÚ, čo nie je možné dosiahnuť jednostranným konaním na úrovni členských štátov. Zabezpečuje, aby smernica 98/41/ES držala krok s právnym a technologickým vývojom, a naďalej sa tak na jej základe zlepšovala bezpečnosť a uľahčovali pátracie a záchranné operácie v prípade nehody.

Návrhom sa ďalej zaručuje, aby hospodárska súťaž pokračovala vo vodách EÚ za rovnakých podmienok pre všetkých prevádzkovateľov bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť či vlajku ich lodí a plavidiel a bez rozlišovania medzi medzinárodnými a domácimi plavbami. Zároveň sa návrhom vyjasňujú podmienky na odchýlenie sa od požiadaviek smernice 98/41/ES, keď si to môžu vyžadovať miestne prevádzkové podmienky.

2.3 Proporcionalita

So zreteľom na najnovší technologický a právny vývoj sa návrh na vypustenie zastaraných požiadaviek, odstránenie prekrývajúcich sa ustanovení a vyjasnenie nejasných požiadaviek považuje za jedinú primeranú a logickú možnosť. Návrhom sa zabezpečuje zachovanie súčasnej vysokej úrovne bezpečnosti a jej ďalšie zlepšenie využitím prostriedkov elektronického prenosu údajov.

Konkrétnejšie, požiadavka na zaznamenávanie informácií o osobách na palube v existujúcom elektronickom systéme (ktorý v núdzovej situácii umožňuje príslušnému orgánu okamžitý prístup k údajom) sa považuje za krok vpred v porovnaní so súčasnou úrovňou bezpečnosti bez toho, že by prevádzkovateľom alebo vnútroštátnym správam vznikli značné náklady.

V tejto súvislosti sa ukázalo, že požiadavka na schvaľovanie systémov registrácie cestujúcich vytvára pre niektoré vnútroštátne správy značnú záťaž. Táto záťaž a príslušné náklady boli so zreteľom na čiastočné prekrývanie sa s Kódexom ISM a so zreteľom na ťažkosti s overením schválenia v prípade neexistencie osvedčení vyhodnotenú ako jednoznačne nadmernú, najmä vzhľadom na ich úzky rozsah. Požiadavka na systémy spoločností na registráciu cestujúcich by sa mala vypustiť a pozornosť by sa mala zamerať na výkonnosť registrácie, t. j. na presnosť a včasnosť zaznamenávania údajov v existujúcich elektronických systémoch.

Ako takisto vyplynulo zo skúseností, je mimoriadne dôležité mať od veľmi skorého štádia fázy po nehode k dispozícii nielen počet a zoznam osôb na palube ale aj ich štátnu príslušnosť. Preto sa navrhuje registrovať tieto informácie na základe vlastného vyhlásenia cestujúcich, ako je to v súčasnosti v prípade ostatných informácií. Tým sa zabezpečí, aby prevádzkovateľom, ktorí v súčasnosti nezaznamenávajú tieto údaje, nevznikli nijaké alebo len okrajové náklady na zadávanie týchto ďalších údajov.

2.4 Výber nástroja

V súlade so zásadou proporcionality sa smernica stále považuje za najvhodnejší spôsob dosiahnutia identifikovaných cieľov. Stanovujú sa ňou spoločné zásady a harmonizovaná úroveň bezpečnosti, zabezpečuje sa presadzovanie pravidiel, ale voľba praktických a technických postupov, ktoré sa majú použiť, sa ponecháva na členské štáty. Tým ponecháva každému členskému štátu zodpovednosť rozhodnúť sa pre vykonávacie prostriedky, ktoré sú najvhodnejšie pre jeho vnútorný systém.

V tomto ohľade sa ako najvhodnejšie právne riešenie určil návrh, ktorým sa mení smernica 98/41/ES. Alternatívna možnosť navrhnutia novej smernice bola zamietnutá na základe obmedzeného počtu jasne identifikovateľných zmien súčasnej smernice.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

3.1 Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Z kontroly vhodnosti vyplynulo, že kľúčové ciele právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí, ktoré sa týkajú bezpečnosti cestujúcich a vnútorného trhu, sa celkovo dosahujú a zostávajú naďalej veľmi relevantné. Výsledkom právneho rámca EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí je spoločná úroveň bezpečnosti pre osobné lode v rámci EÚ a rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov, ako aj zvýšený počet prevodov lodí medzi členskými štátmi. Z kontroly vhodnosti ďalej vyplynulo, že existuje priestor na ďalšie zvyšovanie úrovne bezpečnosti, ako aj efektívnosti a proporcionality určitých regulačných požiadaviek. Odporúčania na zjednodušenie, objasnenie a zrušenie viacerých nejasných, zastaraných alebo prekrývajúcich sa požiadaviek sa týkajú viacerých oblastí:

- a) vypustiť požiadavky dvojitého ohlasovania cestujúcich a zladiť existujúce ohlasovacie požiadavky pre všetkých prevádzkovateľov zabezpečením:
 - zaznamenávania informácií o počte osôb na palube v existujúcom elektronickom systéme, ktorý v prípade núdzovej situácie alebo nehody umožňuje okamžité odoslanie údajov príslušnému orgánu, a nie v systéme spoločnosti, pred odplávaním z akéhokoľvek prístavu zastavenia EÚ a priplávaním do takéhoto prístavu,
 - zaznamenávania – pri každej plavbe dlhšej ako 20 námorných míľ – požadovaných informácií o posádke a cestujúcich v rovnakom systéme, ako sa uvádza v predchádzajúcom bode, a nie v systéme spoločnosti, pred odplávaním z akéhokoľvek prístavu zastavenia EÚ a priplávaním do takéhoto prístavu; jasnejšieho vymedzenia požiadaviek na registráciu cestujúcich v smernici 98/41/ES, ako je napríklad dĺžka plavby;
- b) zamedziť prekrývaniu ustanovení a požadovať – pri každej plavbe dlhšej ako 20 námorných míľ – registráciu štátnej príslušnosti cestujúcich a poskytnutie tohto údaje príslušnému orgánu pomocou tých istých prostriedkov a kritérií, ako sa používajú na zaznamenávanie a prenos už požadovaných údajov o mene, veku atď.;
- c) jasnejšie vymedziť požiadavky na registráciu cestujúcich v smernici 98/41/ES, ako je napríklad dĺžka plavby;
- d) vypustiť zo smernice 98/41/ES požiadavku na schvaľovanie systémov registrácie cestujúcich;
- e) zracionalizovať mechanizmus ohlasovania výnimiek/ekvivalentov na základe smernice 2009/45/ES a smernice 98/41/ES.

3.2 Konzultácie so zainteresovanými stranami

So zreteľom na technickú povahu pripravovaných návrhov bola ako najvhodnejší prostriedok zvolená cielená konzultácia. Vykonali sa konzultácie s vnútroštátnymi odborníkmi v rámci skupiny expertov pre bezpečnosť osobných lodí. Uskutočnil sa seminár, na ktorý boli pozvané členské štáty, ako aj odvetvové združenia a združenia cestujúcich. Pripravované opatrenia boli predstavené pri viacerých príležitostiach. Okrem toho bol na webovom sídle Európa

zverejnený plán,¹⁰ čo všetkým zainteresovaným stranám umožňovalo poskytnúť spätnú väzbu prostredníctvom online formulára.

Zhrnutie konzultácie, ako aj podrobná spätná väzba k pripomienkam vyjadreným počas procesu konzultácie sa uvádzajú v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý tvorí sprievodný dokument tomuto návrhu. Pripravované opatrenia na zjednodušenie podporila veľká väčšina vnútroštátnych odborníkov, hoci zazneli viaceré pripomienky, pokiaľ ide o presné znenie niektorých návrhov. Všetky podnety boli preto starostlivo preskúvané a v návrhoch sa vykonali príslušné zmeny. Niektorí odborníci ďalej nastolili otázky týkajúce sa praktických a technických aspektov vykonávania, ktoré sú predmetom pracovného dokumentu útvarov Komisie tvoriaceho sprievodný dokument k návrhu a ktoré boli zahrnuté do plánu vykonávania.

Zainteresované strany zastupujúce odvetvia trvali na tom, aby základné zásady súčasného právneho rámca zostali nezmenené (najmä pokiaľ ide o vlastné vyhlásenie údajov cestujúcich), združenia cestujúcich požadovali zvýšenie úrovne bezpečnosti a varovali pred jej znížením. Návrhom sa preto zabezpečuje zachovanie existujúcej úrovne bezpečnosti a v miere možnej pri zjednodušovacom rámci jej zvýšenie (napr. využitím existujúcich elektronických systémov a objasnení, ako sa má vypočítavať hranica 20 námorných míľ).

3.3. Získavanie a využívanie expertízy

Toto preskúmanie vychádza najmä z údajov zhromaždených v priebehu procesu kontroly vhodnosti, ako sa uvádza v pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom Úprava kurzu: Kontrola vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí, prijatom 16. októbra 2015¹¹.

Okrem údajov a konzultácie vykonanej v rámci kontroly vhodnosti boli na prípravu tohto návrhu na zjednodušenie potrebné aj vstupy technických a právnych odborníkov, pokiaľ ide o konkrétnu formuláciu technických vymedzení a jasné právne texty. Tieto odborné znalosti boli zhromaždené interne v spolupráci s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou a skupinou expertov pre bezpečnosť osobných lodí. Správa o týchto vstupoch a znalostiach sa podáva v pracovnom dokumente útvarov Komisie tvoriacom sprievodný dokument k návrhu.

3.4 Posúdenie vplyvu

Návrh je krok bezprostredne nadväzujúci na kontrolu vhodnosti, v rámci ktorej sa podrobne určili aspekty na zjednodušenie a posúdili sa možnosti tohto zjednodušenia. Ako sa zdôrazňuje v pláne, pripravované opatrenia by buď nemali mať nijaký významný vplyv (t. j. okrem nemerateľného, ako napríklad právna jasnosť, istota alebo jednoduchosť) alebo neboli identifikované žiadne podstatne odlišné riešenia. V súlade s usmerneniami Komisie o lepšej právnej regulácii nebolo vykonané plnohodnotné posúdenie vplyvu.

Sprievodný dokument k návrhu na zjednodušenie tvorí pracovný dokument útvarov Komisie, v ktorom sa spomínajú odporúčania kontroly vhodnosti a vysvetľujú dôvody navrhnutých riešení z technického aj právneho hľadiska. V dokumente je uvedený aj súhrn konzultácií so zainteresovanými stranami, ktoré sa vykonávali na podporu tejto iniciatívy, a spätná väzba z týchto konzultácií.. Ďalším sprievodným dokumentom je plán vykonávania.

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

¹¹ SWD(2015) 197.

3.5 Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie

Hlavným cieľom tohto návrhu je zabezpečiť, aby existujúce právne predpisy boli vhodné na svoj účel. Použitie dostupných prostriedkov elektronickej komunikácie umožní efektívnejšie a účinnejšie plnenie cieľov politiky. Potenciál zjednodušenia sa ukazuje najmä v odstránení prekrývání pravidiel pri ohlasovacích povinnostiach, neprimeraných požiadaviek a pri nemerateľných účinkoch, ako sú právna jasnosť, istota a jednoduchosť.

Požiadavky dvojitého ohlasovania pre prevádzkovateľov, ktorí už odosiľajú údaje o cestujúcich a posádke vnútroštátnemu kontaktnému miestu, predstavujú ďalšiu a zbytočnú záťaž odvetvia. Plánuje sa jednoduchší režim pre (v zásade menších) prevádzkovateľov, ktorí zatiaľ nepoužívajú uvedené systémy. Tieto spoločnosti pôsobia najmä na veľmi krátkych domácich trasách (t. j. zaznamenávajú informácie len o počte osôb na palube), nemajú počítačové systémy ani pripojenie na internet.

Na neutralizáciu možného zvýšenia nákladov pre týchto prevádzkovateľov sa plánuje, že si budú môcť zvoliť odosielať údaje o počte osôb na palube cez automatický informačný systém, čo je námorný vysielací systém založený na prenose rádiového signálu na veľmi vysokej frekvencii. Miestnemu pátraciemu a záchrannému stredisku by sa tak umožnilo kedykoľvek jednoducho zistiť počet osôb na palube bez ohľadu na dostupnosť kontaktnej osoby.

Členské štáty nebudú musieť schvaľovať systémy spoločností na registráciu cestujúcich, zostanú však zodpovedné za zabezpečenie presného a včasného elektronického zhromažďovania a zaznamenávania informácií.

3.6 Základné práva

Návrhom sa nepridávajú ďalšie kategórie ani nemenia kategórie osobných údajov, ktoré sa majú zhromažďovať a zaznamenávať podľa existujúcich požiadaviek smernice 98/41/ES. Jedinou výnimkou v tejto súvislosti je údaj o štátnej príslušnosti osôb na palube z dôvodov vysvetlených v predchádzajúcej časti, ktorý sa navrhuje doplniť do už zaznamenávaných informácií (t. j. priezviská osôb na palube, ich krstné mená alebo iniciály, ich pohlavie, údaj o vekovej kategórii, do ktorej každá osoba patrí, alebo veku, alebo roku narodenia, a ak cestujúci dobrovoľne súhlasí, informácie o potrebe zvláštnej starostlivosti alebo pomoci v núdzových situáciách).

Smernica 98/41/ES musí byť v každom prípade modernizovaná v súlade s právnym vývojom v oblasti ochrany osobných údajov, najmä nariadením (EÚ) č. XXX/2016¹². V tejto súvislosti treba spomenúť, že hoci kategórie údajov, účel a príjemcovia sú jasne identifikovaní, obdobie uchovávania údajov určené nie je. Smernica 98/41/ES obsahuje požiadavku, aby spoločnosť osobné údaje neuchovávala dlhšie, ako je potrebné na účely tejto smernice, ale neuvádza sa, aké dlhé by malo byť toto obdobie. Zo skúseností s vykonávaním vyplýva, že obdobie uchovávania údajov sa významne líši medzi jednotlivými členskými štátmi – pohybuje sa od hodín, týždňov až po mesiace po (úspešnom) ukončení plavby. Preto sa navrhuje stanoviť v tejto smernici obdobie uchovávania (bez toho, aby boli dotknuté ostatné právne požiadavky, keď sa tieto údaje zhromažďujú na iné účely s iným obdobím uchovávania).

Okrem toho, hoci v smernici sa stanovuje, že registračné systémy spoločností musia byť chránené proti náhodnému alebo neoprávnenému zničeniu alebo strate a neoprávnenej zmene,

¹² Odkaz bude pridaný po prijatí.

prezradeníu alebo prístupu, neodkazuje sa v nej na právo Únie o ochrane osobných údajov a neobsahuje nijaké záruky týkajúce sa získania prístupu k osobným údajom. V tejto súvislosti sa usudzuje, že návrhom sa zabezpečí značné zlepšenie ochrany osobných údajov.

V návrhu sa navyše nahrádza požiadavka, aby spoločnosť uchovávala osobné údaje, požiadavkou, aby sa tieto údaje postupovali do existujúceho elektronického systému určeného na takýto účel (a vymazať osobné údaje po dokončení prenosu). Navrhnutý prenos údajov vnútroštátnemu kontaktnému miestu spĺňa požiadavky dôvernosti (ako sa vymedzuje v článku 8 smernice 2010/65/EÚ) a je v súlade s právom Únie o ochrane osobných údajov. Rovnako sa ním zabezpečuje obmedzený prístup k týmto údajom, ktoré sa majú na základe žiadosti poskytnúť príslušným vnútroštátnym orgánom (mechanizmom výmeny v núdzovej situácii alebo po nehode je systém SafeSeaNet, ako sa vymedzuje v smernici 2002/59/ES). Takisto ako vnútroštátne kontaktné miesto aj systém SafeSeaNet vychádza z práva Únie o ochrane osobných údajov a zabezpečuje jasne vymedzené bezpečnostné a prístupové práva.

Príslušnými vnútroštátnymi orgánmi, ktorým má byť udelený prístup na účely tejto smernice, sú orgány zodpovedné za pátranie a záchranu vymenované členskými štátmi. Na základe žiadosti musia mať pátracie a záchranné orgány v núdzovej situácii alebo po nehode okamžitý prístup k informáciám ohláseným v súlade so smernicou 98/41/ES.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. INÉ PRVKY

5.1 Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Jedným zo sprievodných dokumentov k návrhu je plán vykonávania, je uvedený zoznam krokov potrebných na vykonanie opatrení na zjednodušenie a sú v ňom identifikované hlavné technické, právne a časové výzvy súvisiace s vykonávaním týchto opatrení.

Určili sa vhodné spôsoby monitorovania a podávania správ bez vytvorenia nových povinností týkajúcich sa podávania správ a administratívnej záťaže. Hlavné informácie o flotile, nehodách a dodržiavaní predpisov sa budú zhromažďovať s pomocou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA), skupiny expertov pre bezpečnosť osobných lodí a na základe databázy Európskej informačnej platformy o námorných nehodách (EMCIP). Keďže trvanie celého cyklu plánovaných vykonávacích návštev EMSA sa odhaduje na päť rokov, cyklus hodnotenia právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí by mal byť stanovený v sedemročných intervaloch.

5.2 Vysvetľujúce dokumenty

Vysvetľujúce dokumenty sa nevyžadujú, keďže opatrenia na zjednodušenie nie sú zásadného ani komplexného charakteru.

5.3 Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Vymedzenie pojmov a rozsah pôsobnosti

Článok 2 sa mení tak, aby sa v čo najväčšej miere zladili vymedzenia pojmov s návrhom, ktorým sa mení smernica 2009/45/ES, a s návrhom novej smernice, ktorou sa nahrádza smernica 1999/35/ES, a tak aby sa zladila zodpovednosť registrátora cestujúcich s návrhom

na vypustenie požiadavky, aby spoločnosť uchovávala informácie požadované na základe tejto smernice.

Článok 3 sa mení tak, aby sa objasnil rozsah pôsobnosti smernice zladila sa s vymedzením prístavných oblastí podľa vymedzenia v súlade s návrhom, ktorým sa mení smernica 2009/45/ES.

Informácie o osobách na palube

Článok 4 sa mení tak, aby sa nahradila požiadavka, že spoločnosti majú uchovávať informácie o počte osôb na palube, požiadavkou zaznamenávať tieto údaje vo vnútroštátnom kontaktnom mieste alebo preniesť tieto údaje prostredníctvom automatického identifikačného systému.

Článok 5 sa mení tak, aby sa zaviedlo poskytovanie informácií o štátnej príslušnosti osôb na palube a nahradila požiadavka, aby spoločnosť uchovávala zoznamy cestujúcich a posádky spoločnosťou, požiadavkou zaznamenávať tieto údaje vnútroštátnom kontaktnom mieste. Zoznam požadovaných zadávaných údajov sa zjednodušuje, objasňuje a čo najviac zladuje s požiadavkami na ohlasovanie údajov vnútroštátnemu kontaktnému miestu.

Článok 6 sa mení, aby bol odkaz zosúladený s navrhnutými prostriedkami na prenos údajov a aby sa objasnili povinnosti členských štátov týkajúce sa osobných lodí plaviacich sa pod vlajkou tretej krajiny.

Spoločnosti

Článok 8 sa mení s cieľom zohľadniť novú úlohu registrátora cestujúcich (t. j. nie uchovávať údaje, ale prenášať ich) a vypustiť požiadavku zriadiť systémy spoločností na registráciu cestujúcich. Ďalej sa mení s cieľom zohľadniť právo Únie o ochrane osobných údajov a špecifikovať osobné údaje, ktoré spoločnosť zničí po ich odoslaní jednotnému kontaktnému miestu (bez toho, aby boli dotknuté ostatné povinnosti ohlasovania).

Výnimky

Článok 9 sa mení s cieľom vypustiť zastaraný odkaz na výnimku pre pravidelnú dopravu cez Messinskú úžinu. So zreteľom na zavedenie elektronického prenosu údajov a so zreteľom na navrhnutú flexibilitu prenosu údajov o počte osôb na palube sa článok 9 mení s cieľom odstrániť možnosti oslobodiť prevádzkovateľov od prenosu údajov o počte osôb na palube príslušným orgánom.

Článok 9 sa ďalej mení s cieľom zabezpečiť, aby kritériá oslobodenia zohľadňovali blízkosť pátracích a záchranných zariadení, ktoré už nie sú zahrnuté v novom vymedzení chránených námorných oblastí. V neposlednom rade sa článok 9 mení s cieľom zjednodušiť oznamovanie výnimiek cez databázu, ktorá sa zriadi a bude prevádzkovať na tento účel, a zosúladiť postupy namietania proti výnimkám v rámci tejto smernice a smernice 2009/45/ES.

Členské štáty

Článok 10 sa mení tak, aby sa zladila zodpovednosť členských štátov s navrhnutými prostriedkami na prenos údajov a zohľadnilo právo Únie o ochrane osobných údajov, pričom sa na tento účel bližšie určujú podmienky spracúvanie údajov v členských štátoch, prístupových práv a dôb uchovávaní údajov.

Doplňujúce ustanovenia

Článok 11 sa mení s cieľom vypustiť požiadavky na registračné systémy spoločností, ktoré sa týmto návrhom stali nepotrebnými. Vypúšťa sa aj príslušný odsek 1 článku 12.

Postup výboru a postup zmien

Články 12 a 13 boli zosúladené so Zmluvou o fungovaní Európskej únie. Článok 12a sa doplnil z rovnakého dôvodu (výkon delegovacej právomoci).

Ustanovenia o hodnotení

Článok 14a sa doplnil s cieľom bližšie vymedziť ustanovenia o hodnotení.

Zmena prílohy k smernici 2010/65/EÚ

Návrh zahŕňa doplňujúcu zmenu časti A prílohy k smernici 2010/65/EÚ v dôsledku zmien smernice 98/41/ES.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Rady 98/41/ES o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹³,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁴,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Presné a včasné informácie o počtoch osôb na palube lodí alebo o ich totožnosti sú veľmi dôležité pre prípravu a efektívnosť pátracích a záchranných operácií. V prípade nehody na mori môže úplná a kompletná spolupráca medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi dotknutého štátu alebo štátov, prevádzkovateľom lode a ich zástupcami významne prispieť k účinnosti operácií príslušných orgánov. Určité aspekty tejto spolupráce sú upravené smernicou Rady 98/41/ES¹⁵.
- (2) Vzhľadom na výsledky kontroly vhodnosti Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)¹⁶ a skúsenosti s vykonávaním, z ktorých vyplynulo, že informácie o osobách na palube nie sú pre príslušné orgány vždy jednoducho k dispozícii, by súčasné požiadavky smernice 98/41/ES mali byť zosúladené s požiadavkami na elektronické ohlasovanie údajov, aby boli efektívnejšie a menej zaťažujúce. Digitalizácia takisto umožní zrýchlenie využívania informácií týkajúcich sa značného počtu cestujúcich v núdzovej situácii alebo v prípade nehody.
- (3) V priebehu posledných 17 rokov sa dosiahol veľký technologický pokrok v oblasti prostriedkov komunikácie a uchovávaní údajov o pohyboch lodí, čo umožňuje používanie automatických identifikačných systémov na palube lodí na lepšie monitorovanie lodí. V dôsledku toho sa výrazne znížili súvisiace náklady na vybavenie na vykonávanie týchto funkcií. Pri európskych pobrežiach bolo vytvorených viacero povinných systémov hlásenia lodí v súlade s príslušnými

¹³ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ Smernica Rady 98/41/ES z 18. júna 1998 o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva (Ú. v. ES L 188, 2.7.1998, s. 35).

¹⁶ COM(2015) 508.

pravidlami prijatými Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO). Právom Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi sa zabezpečuje, aby lode dodržiavali platné ohlasovacie požiadavky v rámci týchto systémov.

- (4) Zhromažďovanie, prenos a výmena údajov týkajúcich sa lode boli umožnené, zjednodušené a harmonizované vďaka vnútroštátnemu kontaktnému miestu uvedenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ¹⁷ a systému SafeSeaNet uvedenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES¹⁸. Informácie o osobách na palube požadované podľa smernice 98/41/ES by preto mali byť zaznamenávané vo vnútroštátnom kontaktnom mieste, ktoré v núdzovej situácii alebo v prípade nehody umožňuje príslušným orgánom jednoduchý prístup k údajom.
- (5) Vzhľadom na zabezpečenie dodržiavania zásady proporcionality by menší prevádzkovatelia, ktorí zatiaľ nevyužívajú vnútroštátne kontaktné miesto a ktorí pôsobia najmä na veľmi krátkych domácich trasách kratších ako 20 námorných míľ (t. j. majú povinnosť zaznamenávať len počet osôb na palube), mali mať možnosť voľby, pokiaľ ide o prostriedky poskytovania daného údaje o tomto počte buď cez vnútroštátne kontaktné miesto, alebo cez automatické identifikačné systémy.
- (6) Na zmiernenie obáv príbuzných v prípade nehody a zabránenie zbytočnému zdržaniu konzulárnej pomoci a iných služieb by oznámené údaje mali obsahovať informácie o štátnej príslušnosti osôb na palube. Zoznam požadovaných zadávaných údajov pri plavbách dlhších ako 20 námorných míľ by sa mal zjednodušiť, objasniť a čo najviac zladíť s požiadavkami na ohlasovanie údajov vnútroštátnemu kontaktnému miestu.
- (7) S ohľadom na dostupnosť elektronických prostriedkov zaznamenávania údajov a skutočnosť, že osobné údaje by v každom prípade mali byť zhromaždené pred odchodom lode, by sa omeškanie v trvaní 30 minút, ktoré je v súčasnosti stanovené v smernici 98/41/ES, malo považovať za maximum a malo by sa využívať len vo výnimočných prípadoch.
- (8) Na zvýšenie právnej istoty a súladu so súvisiacimi právnymi predpismi Únie a najmä smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES¹⁹ by sa mali aktualizovať alebo vypustiť viaceré zastarané, nejasné a máťuce odkazy. Pojem „námorná“ osobná loď by sa mal nahradiť pojmom „osobná loď“ a pojem „chránená námorná oblasť“ by sa mal nahradiť jasne vymedzenými námornými oblasťami na zozname, ktorý zostavia členské štáty v súlade so smernicou 2009/45/ES. Vymedzenie pojmu „registrátor cestujúcich“ by sa malo zmeniť s cieľom zohľadniť nové povinnosti, ktoré už nezahŕňajú uchovávanie informácií. Zodpovedajúce požiadavky na systémy spoločností na registráciu cestujúcich by sa mali vypustiť.
- (9) Členské štáty by mali byť naďalej zodpovedné za zabezpečenie dodržiavania požiadaviek registrácie údajov vyplývajúcich zo smernice 98/41/ES, najmä pokiaľ ide o presnosť a včasnosť registrácie údajov. V tejto súvislosti by sa malo vykonať

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1).

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode (Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1).

overenie podobné náhodným kontrolám, ktoré sú v súčasnosti stanovené pre registračné systémy spoločností.

- (10) Ak opatrenia zahŕňajú spracovanie osobných údajov, vykonávajú sa v súlade s právom Únie o ochrane osobných údajov²⁰. Najmä osobné údaje zhromažďované na účely smernice 98/41/ES by sa nemali spracúvať ani používať na žiadny iný účel a nemali by sa uchovávať dlhšie, ako je potrebné na účely smernice 98/41/ES, ktoré sú v nej špecifikované.
- (11) S ohľadom na zásadu proporcionality a na skutočnosť, že je v najlepšom záujme cestujúceho poskytnúť pravé informácie, sú súčasné prostriedky zhromažďovania osobných informácií na základe vlastného vyhlásenia cestujúcich dostatočné na účely smernice 98/41/ES. Zároveň by elektronické prostriedky registrácie a overovania údajov mali zabezpečiť, aby sa za každú osobu na palube zaregistrovali jedinečné informácie.
- (12) Na zvýšenie transparentnosti a uľahčenie oznamovania výnimiek a žiadostí o odchýlky zo strany členských štátov by Komisia na tento účel mala zriadiť a prevádzkovať databázu. Táto databáza by mala zahŕňať oznamované opatrenia v podobe návrhu aj v prijatej podobe.
- (13) Vzhľadom na zmeny zavedené Zmluvou o fungovaní Európskej únie by sa mali zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať právomoci udelené Komisii na vykonávanie smernice 98/41/ES. Vykonávacie akty by sa mali prijať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²¹.
- (14) Na zohľadnenie vývoja na medzinárodnej úrovni a na zvýšenie transparentnosti by sa Komisii mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o vylúčenie zmien medzinárodných nástrojov z rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ak to je potrebné, a zriadenie podmienok prístupu k databáze oznámení výnimiek a žiadostí o odchýlky zo strany členských štátov, ktorú prevádzkuje Komisia. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia v priebehu prípravných prác viedla náležité konzultácie, a to aj na expertnej úrovni, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Konkrétne v záujme zabezpečenia rovnakej účasti na príprave delegovaných aktov Európsky parlament a Rada dostávajú všetky dokumenty súčasne s expertmi členských štátov a ich experti majú systematický prístup na zasadnutia skupiny expertov Komisie, ktorá sa zaoberá prípravou delegovaných aktov.
- (15) Vzhľadom na celý monitorovací cyklus návštev Európskej námornej bezpečnostnej agentúry by Komisia mala vyhodnotiť vykonávanie smernice 98/41/ES najneskôr [sedem rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 3 ods. 1] a podať Európskemu parlamentu a Rade správu o tomto hodnotení. Členské štáty by mali

²⁰ Najmä v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) XXX/2016 z XXX (číslo a dátum sa doplnia po ich formálnom prijatí) o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (odkaz na Ú. v. EÚ sa doplní po formálnom prijatí) a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

²¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

spolupracovať s Komisiou pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie.

(16) Na zohľadnenie zmien smernice 98/41/ES by informácie o osobách na palube mali byť zahrnuté do zoznamu ohlasovacích formalít uvedeného v časti A prílohy k smernici 2010/65/EÚ.

(17) Smernice 98/41/ES a 2010/65/EÚ by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 98/41/ES

Smernica 98/41/ES sa mení takto:

1. článok 2 sa mení takto:

a) druhá zarážka sa nahrádza takto:

„–,osobná loď“ znamená loď alebo vysokorýchlostné plavidlo, ktoré prepravuje viac než 12 osôb,“;

b) šiesta zarážka sa nahrádza takto:

„–,registrátor cestujúcich“ znamená zodpovednú osobu určenú spoločnosťou na plnenie povinností Kódexu ISM alebo osobu určenú spoločnosťou na prenos informácií o osobách, ktoré sa nalodili na osobnú loď spoločnosti,“;

c) deväta zarážka sa nahrádza takto:

„–,chránená námorná oblasť“ znamená námornú oblasť, v ktorej možno prevádzkovať loď triedy D vymedzenú podľa článku 4 ods. 2 smernice 2009/45/ES,“;

d) v desiatej zarážke sa úvodná veta nahrádza takto:

„–,pravidelná služba“ znamená sled plavieb prevádzkovaných tak, aby sa mohla vykonávať preprava medzi rovnakými dvoma alebo viacerými prístavmi, alebo sled plavieb z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzizastávok buď:“;

e) jedenásty pododsek sa nahrádza takto:

„–,tretia krajina“ znamená akúkoľvek krajinu, ktorá nie je členským štátom,“;

f) dopĺňa sa táto dvanásť zarážka:

„–,prístavná oblasť“ znamená oblasť vymedzenú v článku 2 písm. r) smernice 2009/45/ES,“;

g) vkladá sa táto trinásť zarážka:

„–,rekreačná jachta/plavidlo“ znamená plavidlo, ktoré neprepravuje žiadny náklad a slúži na dopravu najviac 12 cestujúcich, ale nie na účely obchodu, bez ohľadu na druh pohonu.‘“;

2. článok 3 sa mení takto:

a) prvá zarážka sa nahrádza takto:

„– vojnových lodí alebo vojenských transportných lodí,“;

- b) druhá zarážka sa nahrádza takto:
„– rekreačných jacht a plavidiel,“;
- c) vkladá sa táto tretia zarážka:
„– osobných lodí využívaných výlučne v prístavných oblastiach.“;

3. v článku 4 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Pred odchodom osobnej lode sa počet cestujúcich na palube oznámi kapitánovi osobnej lode a zaznamená sa v kontaktnom mieste zriadenom podľa článku 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ* alebo sa sprístupní určenému orgánu prostredníctvom automatického identifikačného systému.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES (Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1).“;

4. článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

1. Pri všetkých osobných lodiach opúšťajúcich prístav nachádzajúci sa v členskom štáte, ktoré podnikajú plavbu, ktorej dĺžka od miesta odchodu do ďalšieho prístavu zastavenia presahuje 20 míľ, sa zaznamenajú tieto informácie:

- priezviská osôb na palube,
- ich krstné mená,
- ich pohlavie,
- ich štátna príslušnosť,
- ich rok narodenia,
- podľa želania cestujúcich, informácie týkajúce sa potreby zvláštnej starostlivosti alebo pomoci v núdzových situáciách.

2. Tieto informácie sa zhromaždia pred odchodom a zaznamenajú v kontaktnom mieste zriadenom podľa článku 5 smernice 2010/65/EÚ pri odchode osobnej lode, najneskôr však tridsať minút po jej odchode.

3. Osobné údaje zhromažďované na účely tejto smernice by sa nemali spracúvať ani používať na žiadny iný účel.“;

5. v článku 6 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Každý členský štát musí vzhľadom na každú osobnú loď, ktorá pláva pod vlajkou tretej krajiny, odchádza z prístavu nachádzajúceho sa mimo Únie a pláva do prístavu nachádzajúceho sa v danom členskom štáte, vyžadovať od spoločnosti, aby zabezpečila poskytnutie informácií špecifikovaných v článku 4 ods. 1 a článku 5 ods. 1 podľa požiadaviek článku 4 ods. 2 a článku 5 ods. 2.“;

6. článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Každá spoločnosť zodpovedná za prevádzku osobnej lode v prípadoch, keď sa to vyžaduje podľa článkov 4 a 5 tejto smernice, určí registrátora cestujúcich zodpovedného za zaznamenávanie informácií podľa uvedených ustanovení v kontaktnom mieste zriadenom podľa článku 5 smernice 2010/65/EÚ alebo ich sprístupní prostredníctvom automatického identifikačného systému.

Osobné údaje zhromaždené v súlade s článkom 5 spoločnosť neuchováva dlhšie, ako je potrebné na účely tejto smernice, konkrétne do momentu zaznamenania údajov v kontaktnom mieste zriadenom podľa článku 5 smernice 2010/65/EÚ. Bez toho, aby boli dotknuté ostatné ohlasovacie povinnosti, keď už informácie nie sú na tento účel potrebné, zničia sa.

Každá spoločnosť zabezpečí, aby informácie týkajúce sa cestujúcich, ktorí vyhlásili, že potrebujú zvláštnu starostlivosť alebo pomoc v núdzových situáciách, boli príslušne zaznamenané a oznámené kapitánovi pred odchodom osobnej lode.“;

7. článok 9 sa mení takto:

a) odsek 2 sa mení takto:

– písmená a) a b) sa vypúšťajú,

– písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) Členský štát môže vyňať osobné lode plávajúce medzi dvoma prístavmi alebo z prístavu a do rovnakého prístavu bez medzizastávok výhradne v chránených námorných oblastiach, v ktorých je zabezpečená blízkosť pátracích a záchranných zariadení, z povinností ustanovených v článku 5.“;

b) v odseku 3 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:

„a) členský štát bez zbytočného odkladu oznámi Komisii svoje rozhodnutie o udelení výnimky z povinností stanovených v článku 5, s uvedením dostatočných dôvodov. Toto oznámenie sa vykonáva prostredníctvom databázy, ktorú na tento účel zriadi a prevádzkuje Komisia. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 12a týkajúce sa podmienok prístupu k tejto databáze;

b) ak v priebehu šiestich mesiacov od takého oznámenia Komisia usúdi, že rozhodnutie nie je dôvodné alebo by mohlo mať nepriaznivý vplyv na hospodársku súťaž, môže prostredníctvom vykonávacieho aktu uložiť členskému štátu povinnosť rozhodnutie zmeniť alebo zrušiť. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.“;

c) v odseku 4 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Žiadosť sa Komisii predloží prostredníctvom databázy uvedenej v odseku 3. Ak v priebehu šiestich mesiacov od tejto žiadosti Komisia usúdi, že výnimka nie je dôvodná alebo by mohla mať nepriaznivý vplyv na hospodársku súťaž, môže prostredníctvom vykonávacieho aktu uložiť členskému štátu povinnosť rozhodnutie zmeniť alebo zrušiť. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.“;

8. článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Členské štáty overujú presnosť a včasnosť registrácie údajov požadovanej na základe tejto smernice.

Každý členský štát určí orgán, ktorý bude mať prístup k informáciám požadovaným touto smernicou. Členské štáty zabezpečia, aby tento určený orgán mal v núdzovej situácii alebo v prípade nehody okamžitý prístup k informáciám požadovaným touto smernicou.

Členské štáty osobné údaje zhromažďované v súlade s článkom 5 neuchovávajú dlhšie, ako je potrebné na účely tejto smernice, t. j.:

- a) do momentu bezpečného ukončenia predmetnej plavby lode alebo
- b) v núdzovej situácii alebo v prípade nehody do ukončenia možného vyšetrovania alebo súdneho konania.

Bez toho, aby boli dotknuté ostatné ohlasovacie povinnosti, keď už informácie nie sú na tieto účely potrebné, zničia sa.“;

9. článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

1. Na účely tejto smernice sa požadované údaje zhromažďujú a zaznamenávajú tak, aby sa pre nastupujúcich a/alebo vystupujúcich cestujúcich nespôsobilo zbytočné meškanie.

2. Zamedzí sa mnohonásobnému zhromažďovaniu údajov na rovnakých alebo podobných trasách.“;

10. článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Komisia je splnomocnená prijímať v súlade s článkom 12a delegované akty na zmenu tejto smernice s cieľom vylúčiť z rozsahu jej pôsobnosti zmenu medzinárodných nástrojov uvedených v článku 2, len ak na základe hodnotenia Komisie existuje očividné riziko, že medzinárodná zmena bude mať za následok zníženie úrovne námornej bezpečnosti stanovenej v právnych predpisoch Únie v oblasti námorných dopravy, alebo že je nezlučiteľná s týmito právnymi predpismi.“

11. vkladá sa tento článok 12a:

„Článok 12a

1. Právomoc prijímať delegované akty podľa článkov 9 a 12 sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty podľa článkov 9 a 12 sa Komisii udeľuje na neurčitý čas od [dátum nadobudnutia účinnosti].

3. Delegovanie právomoci podľa článkov 9 a 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Takéto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo

k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred tým, ako Komisia prijme delegovaný akt, uskutoční konzultácie s expertmi, ktorých určí každý členský štát v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 9 a 12 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada proti nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

7. Delegovaný akt, ktorým sa v súlade s článkom 12 vylúči z rozsahu pôsobnosti tejto smernice zmena medzinárodných nástrojov, sa prijme najmenej tri mesiace pred uplynutím lehoty medzinárodne stanovenej pre automatické prijatie príslušnej zmeny alebo pred plánovaným dátumom nadobudnutia účinnosti danej zmeny. V období predchádzajúcom nadobudnutiu účinnosti takéhoto delegovaného aktu sa členské štáty zdržia akejkolvek iniciatívy zameranej na začlenenie zmeny do vnútroštátnych právnych predpisov alebo na uplatňovanie zmeny v predmetnom medzinárodnom nástroji.“;

12. článok 13 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

b) odsek 3 sa vypúšťa;

13. vkladá sa tento článok 14a:

„Článok 14a

Komisia vyhodnotí vykonávanie tejto smernice a predloží výsledky hodnotenia Európskemu parlamentu a Rade najneskôr [sedem rokov po dátume uvedenom v druhom pododseku článku 3 ods. 1].“.

Článok 2

Zmeny prílohy k smernici 2010/65/EÚ

V časti A prílohy k smernici 2010/65/EÚ sa dopĺňa tento bod 7:

„7. Informácie o osobách na palube

Článok 4 ods. 2 a článok 5 ods. 2 smernice Rady 98/41/ES z 18. júna 1998 o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva (Ú. v. ES L 188, 2.7.1998, s. 35).“.

Článok 3 **Transpozícia**

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
Tieto ustanovenia uplatňujú od [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti].
Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4 **Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 5 **Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda