



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna

{ SWD(2016) 189 final }

{ SWD(2016) 190 final }

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1 Motiv och syfte med förslaget

I linje med kommissionens Refit-program och agenda för bättre lagstiftning och som en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg¹ lägger kommissionen fram ett antal förslag för att åstadkomma potentiella förenklingar.

Syftet med denna översyn är att förenkla och rationalisera EU:s befintliga regelverk om säkerheten på passagerarfartyg för att i) bibehålla EU:s regler där så är nödvändigt och proportionerligt, ii) säkerställa att de genomförs korrekt och iii) undanröja eventuell överlappning av skyldigheter och inkonsekvens mellan relaterade rättsakter. Ett övergripande mål är att skapa en tydlig, enkel och aktuell rättslig ram som är lättare att genomföra, övervaka och tillämpa för att generellt höja säkerhetsnivån.

Enligt rådets direktiv 98/41/EG² ska passagerarna och besättningen på passagerarfartyg som trafikerar EU-hamnar räknas och registreras. Syftet är att säkerställa att passagerarnas säkerhet inte äventyras genom att det högsta tillåtna antalet personer ombord överskrids och att sök- och räddningsinsatserna efter en olycka kan genomföras på ett effektivt sätt.

Direktiv 98/41/EG var den första rättsakt som handlade om information om de personer som finns ombord på ett fartyg. Efter 1998 har dock ytterligare EU-bestämmelser och internationella konventioner inom samma område trätt i kraft och nya tekniska system och lösningar har utvecklats. Detta har lett till allt mer komplexa och överlappande bestämmelser om räkning, registrering och rapportering avseende ombordvarande personer.

Trots att effektiva sök- och räddningsinsatser kräver en omedelbar tillgång till korrekta uppgifter avseende personer ombord har detta inte alltid varit fallet i praktiken. Enligt gällande krav ska dessa uppgifter lagras i företagets system och alltid finnas lätt tillgängliga för överföring till den behöriga myndighet som ansvarar för sök- och räddningsinsatser. Enligt detta krav, från 1998, som inte beaktar utvecklingen av system som SafeSeaNet³ och den enda nationella kontaktpunkten⁴, ska den nationella behöriga myndigheten kontakta företaget i en nödsituation. De registrerade uppgifterna omfattar dessutom inte alltid information om nationalitet (utöver namn, ålder och kön), vilket försvårar att hjälpen når offren och deras anhöriga.

Detta resulterar i att operatörer som redan överför sådana uppgifter till den enda nationella kontaktpunkten ställs inför dubbla rapporteringskrav, vilket har påpekats av de medlemsstater som i praktiken redan tillämpar direktiv 2002/59/EG för att uppfylla sina skyldigheter enligt direktiv 98/41/EG. Dessutom har erfarenheterna från genomförandet visat på ett antal

¹ Resultaten rapporterades till Europaparlamentet och rådet den 16 oktober 2015 (COM(2015) 508).

² Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

tvetydiga definitioner och tämligen komplexa krav, vilket medför att det blir svårt att övervaka och kontrollera efterlevnaden av vissa bestämmelser.

De befintliga kraven vad gäller räkning och registrering av passagerare och besättning ombord på passagerarfartyg bör därför enligt förslaget uppdateras, förtydligas och förenklas, samtidigt som den säkerhetsnivå de tillhandahåller förbättras. Detta överensstämmer helt med kommissionens Refit-program och syftar till att utnyttja digitaliseringspotentialen för registrering, överföring, tillträde till och skydd av uppgifter.

Förslaget ändrar motsvarande definitioner och krav i direktiv 98/41/EG.

1.2 Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Förslaget är fullt förenligt med de förslag om förenkling som ändrar Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG⁵ och det nya direktiv som ersätter rådets direktiv 1999/35/EG⁶. Förslaget ligger helt i linje med rekommendationerna till följd av kontrollen av ändamålsenligheten och 2011 års vitbok om den framtida transportpolitiken⁷ som bekräftade behovet av att EU:s nuvarande rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg moderniseras.

1.3 Förenlighet med unionens politik inom andra områden

Förslaget är i linje med kommissionens agenda för bättre lagstiftning genom att det säkerställer att den befintliga lagstiftningen är enkel och tydlig, inte skapar onödiga bördor och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Förslaget motsvarar också målen för 2018 års strategi för sjöfarten⁸ genom att färjeförbindelser av hög kvalitet säkerställs för reguljär persontransport inom EU.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

2.1 Rättslig grund

Eftersom förslaget ersätter det nuvarande direktivet förblir den rättsliga grunden artikel 100.2 i EUF-fördraget (f.d. artikel 80.2 FEG) om åtgärder på sjöfartsområdet.

2.2 Subsidiaritet

På medlemsstaternas begäran⁹ har EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg huvudsakligen utformats och anpassats enligt de internationella kraven och som en reaktion på ett antal allvarliga olyckor. Även om krav vad gäller information om passagerare har antagits på internationell nivå, har detsamma inte varit fallet för passagerarfartyg som går i inrikestrafik.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

⁶ Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (EGT L 138, 1.6.1999, s. 1).

⁷ Vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” (KOM(2011) 144).

⁸ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8).

⁹ Rådets resolution av den 22 december 1994 om säkerhet på ro-ro-passagerarfartyg, (94/C 379/05), EGT C 379, 31.12.94, s. 8.

Genom förslaget garanteras en gemensam och samstämmig tillämpning av de registreringskrav som fastställs i direktiv 98/41/EG för alla fartyg som trafikerar EU-hamnar, vilket inte kan uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå. Det säkerställer att direktiv 98/41/EG håller jämna steg med den rättsliga och tekniska utvecklingen och fortsätter därför att öka säkerheten och underlätta sök- och räddningsinsatser om en olycka inträffar.

Förslaget garanterar också att konkurrensen fortsätter att ske på lika villkor i EU:s vatten för alla operatörer, oberoende av nationalitet eller vilken flagga fartygen för och utan åtskillnad mellan utrikes och inrikes resor. Samtidigt förtydligar förslaget villkoren för undantag från kraven i direktiv 98/41/EG där det kan behövas till följd av lokala driftsförhållanden.

2.3 Proportionalitetsprincipen

Med hänsyn till den senaste tekniska och rättsliga utvecklingen ses förslaget att stryka föråldrade krav, avlägsna överlappning och klargöra tvetydiga krav som det enda proportionella och konsekventa alternativet. Det garanterar att den nuvarande höga säkerhetsnivån kan upprätthållas och förstärkas genom att elektronisk dataöverföring används.

Närmare bestämt anses kravet att registrera uppgifter om ombordvarande personer i befintliga elektroniska system (som i en nödsituation tillåter att uppgifterna omedelbart är tillgängliga för den behöriga myndigheten) utgöra ett steg framåt i förhållande till den nuvarande säkerhetsnivån utan att ge upphov till betydande kostnader för operatörerna och de nationella förvaltningarna.

I detta sammanhang har det visat sig att kravet på att godkänna passagerarregistreringssystem medför en betydande arbetsbörda för vissa nationella förvaltningar. En dylik arbetsbörda, och de därmed förbundna kostnaderna, har bedömts överskrida vad som är rimligt, nämligen med tanke på registreringssystemets begränsade tillämpningsområde, dess partiella överlappning med ISM-koden och svårigheten att kontrollera godkännandet vid avsaknad av certifikat. Kravet på att rederierna har egna system för passagerarregistrering bör tas bort och ersättas med fokus på registreringsprestandan, dvs. tillförlitlig och aktuell registrering av uppgifter i befintliga elektroniska system.

Av gjorda erfarenheter framgår det att det är ytterst viktigt att i ett mycket tidigt skede efter en olycka ha tillgång till uppgifter inte bara om antalet personer ombord och en förteckning över dessa utan även om deras nationalitet. Det föreslås därför att dessa uppgifter ska registreras genom att passagerarna själva lämnar dessa uppgifter i en egen deklaration, vilket redan är fallet för andra uppgifter. Detta kommer att säkerställa att de operatörer som för närvarande inte registrerar sådana uppgifter inte får några extrakostnader eller endast små extrakostnader för sådan registrering av ytterligare uppgifter.

2.4 Val av instrument

I enlighet med proportionalitetsprincipen är ett direktiv att betrakta som det mest lämpliga instrumentet för att de fastställda målen ska kunna uppnås. Det fastställer gemensamma principer och en harmoniserad säkerhetsnivå samt säkerställer tillämpningen av reglerna, men lämnar valet av tillämpliga praktiska och tekniska förfaranden till respektive medlemsstat. På detta sätt ges varje medlemsstat ansvaret att besluta om de genomförandemetoder som är bäst lämpade för dess interna system.

I detta avseende befanns den mest lämpliga rättsliga lösningen vara ett förslag om ändring av direktiv 98/41/EG. Alternativet med ett förslag till nytt direktiv förkastades på grundval av det begränsade antalet tydligt identifierbara ändringar av det nuvarande direktivet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

3.1 Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Kontrollen av ändamålsenligheten visade att de viktigaste målen med EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg när det gäller passagerarsäkerhet och inre marknad på det hela taget uppfylls och fortfarande i hög grad är relevanta. EU:s rättsliga ram för säkerheten på passagerarfartyg har inneburit en gemensam säkerhetsnivå för passagerarfartyg inom EU och lika villkor för operatörerna samt ökad överföring av fartyg mellan medlemsstater. Kontrollen visade också att det finns utrymme för att ytterligare öka säkerheten samt även effektiviteten och proportionaliteten i vissa av kraven i bestämmelserna. Rekommendationer om att förenkla, förtydliga och upphäva ett antal tvetydiga, föråldrade eller överlappande krav har gjorts på bl.a. följande områden:

- (a) Avlägsnande av kraven avseende dubbel rapportering av passagerare och anpassning av befintliga rapporteringskrav för alla operatörer genom att fastställa följande bestämmelser:
 - Registrering av uppgifter om antalet personer ombord i ett befintligt elektroniskt system som i en nödsituation eller en olycka möjliggör en omedelbar överföring av uppgifter till den behöriga myndigheten i stället för i företagets system, före avgången från och före ankomsten till en anlöpshamn i EU.
 - Registrering – för varje resa längre än 20 sjömil – av de uppgifter om besättning och passagerare i samma system som ovan i stället för i företagets system, före avgången från och före ankomsten till en anlöpshamn i EU. Klargörande av definitionerna av passagerarregistreringskraven enligt direktiv 98/41/EG, t.ex. resans längd.
- (b) Undvikande av överlappningar och krav – för varje resa längre än 20 sjömil – avseende uppgiften om att passagerarnas nationalitet ska registreras och överföras till den behöriga myndigheten med hjälp av samma system och kriterier som gäller för registrering och överföring av de uppgifter som redan krävs avseende namn, ålder osv.
- (c) Klargörande av definitionerna av passagerarregistreringskraven enligt direktiv 98/41/EG, t.ex. resans längd.
- (d) Avlägsnandet av kravet i direktiv 98/41/EG om godkännande av passagerarregistreringssystemen.
- (e) Rationalisering av rapporteringssystemet vad gäller undantag och likvärdighet i direktiven 2009/45/EG och 98/41/EG.

3.2 Samråd med berörda parter

Med tanke på de planerade förslagens tekniska karaktär anses ett riktat samråd vara det lämpligaste verktyget. Samråd har hållits med nationella experter inom ramen för expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. Ett seminarium organiserades där medlemsstaterna såväl som bransch- och passagerarorganisationer var inbjudna att delta. De planerade åtgärderna presenterades vid upprepade tillfällen. Den färdplan som offentliggjorts

på webbplatsen Europa¹⁰ gjorde det dessutom möjligt för samtliga berörda parter att lämna synpunkter online via ett svarsformulär.

Sammanfattningen av samrådet samt detaljerad återkoppling på synpunkter som framkommit under samrådet finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget. De planerade förenklingsåtgärderna stöddes av det stora flertalet nationella experter, men ett antal synpunkter har framförts med avseende på formuleringen av vissa av förslagen. Alla synpunkter har därför studerats noggrant och förslagen har ändrats vid behov. Dessutom tog vissa experter upp frågor om praktiska och tekniska aspekter rörande genomförandet, och dessa har behandlats i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget och som ingår i genomförandeplanen.

Berörda parter från branschen insisterade på att grundprinciperna i det nuvarande regelverket behålls i oförändrad form (nämligen den egna deklarationen av passageraruppgifter) medan passagerarorganisationen efterlyste en höjning av säkerhetsnivån och varnade för en försämring av den. Förslaget säkerställer därför att nuvarande säkerhetsnivå upprätthålls och, i den utsträckning det är möjligt inom ramen för förenklingen, att den höjs (t.ex. genom att utnyttja befintliga elektroniska system och klargöra hur gränsen på högst 20 sjömil ska beräknas).

3.3 Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlats in under förfarandet för kontroll av ändamålsenligheten, och som rapporteras i kommissionens arbetsdokument ”Justera kursen: kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg” som antogs den 16 oktober 2015¹¹.

Utöver uppgifter och samråd inom ramen för kontrollen av ändamålsenligheten krävdes för utarbetandet av detta förslag om förenkling synpunkter från tekniska och rättsliga experter angående den konkreta utformningen av de tekniska definitionerna och en tydlig utformning av lagstiftningen. Denna expertis samlades internt i samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg. En rapport om detta finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget.

3.4 Konsekvensbedömning

Förslaget är en omedelbar uppföljning av kontrollen av ändamålsenligheten, där aspekterna för förenkling identifierades i detalj och förenklingspotentialen utvärderades. Som framhålls i färdplanen förväntas de planerade åtgärderna antingen inte medföra några större konsekvenser (dvs. utöver de som inte är mätbara, t.ex. rättslig klarhet, säkerhet och enkelhet) eller så har inga väsentligt annorlunda lösningar identifierats. I linje med kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning har en fullständig konsekvensbedömning inte gjorts.

Förslaget till förenkling åtföljs emellertid ändå av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som erinrar om rekommendationerna från kontrollen av ändamålsenligheten och förklarar motiven bakom de föreslagna lösningarna ur ett tekniskt såväl som rättsligt perspektiv. Det innehåller även en sammanfattning och en återkoppling avseende det samråd med berörda parter som genomförts till stöd för detta initiativ. En genomförandeplan bifogas också.

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

¹¹ SWD(2015) 197.

3.5 Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling

Detta förslags huvudsyfte är att säkerställa att den befintliga lagstiftningen är ändamålsenlig. Genom att tillgängliga system för elektronisk kommunikation används kommer de politiska målen att uppnås på ett bättre och effektivare sätt. Förenklingspotentialen består främst i att avlägsna överlappningar när det gäller rapporteringsskyldigheter, oproportionerliga krav och icke-mätbara effekter, t.ex. rättslig klarhet, säkerhet och enkelhet.

Kraven på dubbelrapportering för operatörer som redan överfört uppgifter om passagerarna och besättningen till den enda nationella kontaktpunkten utgör en ytterligare och onödig börda för branschen. Ett enklare system föreslås för dessa (i princip mindre) operatörer som ännu inte tillämpar det system som nämns ovan. Dessa företag verkar främst på mycket korta inrikesrutter (dvs. de registrerar endast uppgifter om antalet personer ombord) och har varken datorsystem eller internetuppkoppling.

För att neutralisera en eventuell kostnadsökning för dessa operatörer är det tänkt att de skulle kunna välja att överföra uppgifterna om antalet personer ombord via det automatiska informationssystemet, ett maritimt kommunikationssystem baserat på överföring av VHF-radiosignaler (Very High Frequency). Detta skulle göra det möjligt för den lokala centralen för sök- och räddningstjänster att på ett enkelt sätt få information om antalet personer ombord, oavsett tidpunkt och om det finns en kontaktperson.

Medlemsstaterna kommer att slippa godkänna företagens passagerarregistreringssystem, men de kommer fortfarande att vara ansvariga för att se till att uppgifterna samlas in och registreras elektroniskt, punktligt och på ett korrekt sätt.

3.6 Grundläggande rättigheter

Förslaget varken tillför några ytterligare kategorier eller ändrar de kategorier av personuppgifter som samlas in och registreras i enlighet med gällande krav i direktiv 98/41/EG. Det enda undantaget i detta avseende är uppgiften om ombordvarande personers nationalitet som av ovannämnda skäl föreslås att läggas till redan registrerade uppgifter (dvs. varje ombordvarande persons efternamn, förnamn eller initialer, kön, ålderskategori (alternativt ålder eller födelseår) och, om passageraren frivilligt uppger det, behovet av särskild vård eller hjälp i nödsituationer).

Likväl behöver direktiv 98/41/EG moderniseras för att följa den rättsliga utvecklingen på området för skydd av personuppgifter, särskilt förordning (EU) nr XXX/2016¹². I detta avseende, och trots att uppgiftskategorierna, syftet och mottagarna tydligt fastställs, anges inte lagringstiden för uppgifterna. Enligt direktiv 98/41/EG krävs det att företaget inte bevarar personuppgifter längre än vad som är nödvändigt för att uppfylla syftet med direktivet, men det anges inte hur lång denna tid bör vara. Erfarenheterna från genomförandet har visat att lagringstiden för uppgifterna varierar mellan medlemsstaterna – från timmar, veckor till månader efter det att resan (framgångsrikt) slutförts. Det föreslås därför att lagringstiden fastställs i detta direktiv (utan att det påverkar tillämpningen av andra krav avseende när sådana uppgifter samlas in för andra ändamål med en annan lagringstid).

Trots att det dessutom föreskrivs i direktivet att företagets registreringssystem ska skyddas mot oavsiktlig eller otillåten radering eller förlust, samt mot obehöriga ändringar, avslöjanden eller obehörig åtkomst, hänvisar direktivet inte till EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter och innehåller inte heller några garantier vad gäller tillgången till

¹² En hänvisning ska läggas till efter antagandet.

personuppgifter. I detta avseende anses förslaget medföra stora förbättringar av skyddet av personuppgifter.

Förslaget ersätter dessutom kravet på företagets skyldighet att lagra personuppgifter med ett krav på att sådana uppgifter ska överföras till ett befintligt elektroniskt system som utformats för detta ändamål (och att personuppgifterna ska raderas när överföringen har avslutats). Den föreslagna överföringen till den enda nationella kontaktpunkten tillgodoser sekretesskraven (enligt definitionen i artikel 8 i direktiv 2010/65/EU) och överensstämmer med EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter. Förslaget föreskriver en begränsad tillgång till sådana uppgifter som på begäran lämnas till de berörda nationella myndigheterna (den mekanism för informationsutbyte som ska användas i en nödsituation eller i efterverkningarna av en olycka är systemet SafeSeaNet som anges i direktiv 2002/59/EG). Precis som den enda nationella kontaktpunkten baseras SafeSeaNet på EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter och omfattar klart definierade säkerhetsbestämmelser och åtkomsträttigheter.

De behöriga nationella myndigheterna till vilka åtkomsten ska beviljas är enligt detta direktiv de sök- och räddningsmyndigheter som utses av medlemsstaterna. På begäran och i en nödsituation eller i efterverkningarna av en olycka ska sök- och räddningsmyndigheterna få omedelbar tillgång till de uppgifter som rapporterats i enlighet med direktiv 98/41/EG.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

5.1 Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering

Förslaget åtföljs av en genomförandeplan som innehåller en förteckning över de åtgärder som krävs för genomförandet av förenklingsåtgärderna och identifierar de främsta tekniska, rättsliga och tidsrelaterade utmaningarna vad gäller genomförandet.

Lämpliga arrangemang för övervakning och rapportering har fastställts, utan att nya rapporteringskrav och administrativa bördor skapas. Central information om flotta, olyckor och efterlevnad kommer att samlas in med stöd av Emsa och expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg samt på grundval av den europeiska databasen för sjöolycksutredningar (EMCIP). Med tanke på att cykeln för Emsas planerade genomförandebesök i sin helhet beräknas pågå under fem år bör cykeln för utvärdering av EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg fastställas till intervaller på sju år.

5.2 Förklarande dokument

Förklarande dokument behövs inte eftersom förenklingsåtgärderna inte är av betydande eller komplex karaktär.

5.3 Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget

Definitioner och tillämpningsområde

Artikel 2 ändras för att så långt möjligt anpassa definitionerna till förslaget om ändring av direktiv 2009/45/EG och till förslaget till ett nytt direktiv som ersätter 1999/35/EG och för att anpassa den registreringsansvariges ansvar till förslaget att stryka kravet på att de uppgifter som krävs enligt direktivet måste bevaras av företaget.

Artikel 3 ändras i syfte att klargöra direktivets tillämpningsområde och för att anpassa det till definitionen av hamnområden i förslaget om ändring av direktiv 2009/45/EG.

Information om personer ombord

Artikel 4 ändras för att ersätta kravet på att lagra informationen om antalet personer ombord i företaget med registreringen av den hos den enda nationella kontaktpunkten eller med överföring med hjälp av det automatiska identifieringssystemet.

Artikel 5 ändras för att införa informationen om ombordvarande personers nationalitet och för att ersätta skyldigheten för företaget att lagra förteckningarna över passagerare och besättning med registreringen av dem hos den enda nationella kontaktpunkten. Förteckningen över obligatoriska uppgifter har förenklats, förtydligats och så långt som möjligt anpassats till rapporteringskraven avseende den enda nationella kontaktpunkten.

Artikel 6 ändras för att anpassa hänvisningen till de föreslagna systemen för dataöverföring och för att klargöra medlemsstaternas ansvar när det gäller passagerarfartyg som för tredjelands flagg.

Företag

Artikel 8 ändras för att spegla den registreringsansvariges nya roll (dvs. att inte lagra men att överföra uppgifter) och för att stryka kravet om att företagen har ett passagerarregistreringssystem. Artikeln ändras också för att bättre återspegla EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter och specificera att företaget ska utplåna personuppgifterna när de överförs till den enda kontaktpunkten (utan att det påverkar andra rapporteringskrav).

Undantag

Artikel 9 ändras för att ta bort den föråldrade hänvisningen till undantaget för regelbunden trafik över Messinasundet. Mot bakgrund av införandet av elektronisk uppgiftsöverföring och med tanke på den flexibilitet som föreslogs för att överföra information om antalet personer ombord ska artikel 9 ändras för att ta bort möjligheten att bevilja operatörerna undantag från överföring av information om antalet personer ombord till de behöriga myndigheterna.

Artikel 9 ändras även så att undantagskriterier återspeglar den närhet till sök- och räddningsresurser som inte längre ingår i den nya definitionen av skyddade havsområden. Slutligen ändras artikel 9 för att förenkla anmälan av undantag via den databas som ska inrättas och underhållas för detta ändamål och för att anpassa förfarandena för invändning mot undantag enligt detta direktiv och direktiv 2009/45/EG.

Medlemsstaterna

Artikel 10 ändras så att medlemsstaternas ansvar anpassas till de föreslagna systemen för dataöverföring och så att EU:s lagstiftning om skydd av personuppgifter återspeglas genom att specificera villkoren för behandlingen av uppgifterna från medlemsstaterna, åtkomsträttigheterna och datalagringstiden.

Kompletterande bestämmelser

Artikel 11 ändras så att kraven om att företagen har egna registreringssystem stryks eftersom de blir överflödiga genom förslaget. Av samma skäl stryks även första stycket i artikel 12.

Kommittéförfarande och ändringsförfarande

Artiklarna 12 och 13 ändras för att anpassas till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt Artikel 12a har lagts till av samma anledning (delegering av befogenhet).

Bestämmelser om utvärdering

Artikel 14a har lagts till för att specificera bestämmelserna om utvärdering.

Ändring av bilagan till direktiv 2010/65/EU

Förslaget inbegriper en kompletterande ändring av bilagan till direktiv 2010/65/EU, del A, fastställd genom ändringarna av direktiv 98/41/EG.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁴,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Korrekt information i rätt tid om antalet personer ombord på fartyget eller om deras identitet är avgörande för utarbetandet av effektiva sök- och räddningsinsatser. I händelse av en olycka till sjöss kan ett fullständigt samarbete mellan de behöriga nationella myndigheterna i den eller de medlemsstater som berörs och fartygsoperatören eller dennes ombud i hög grad bidra till hur effektiva de behöriga myndigheternas insatser är. Vissa aspekter av detta samarbete regleras genom rådets direktiv 98/41/EG¹⁵.
- (2) Mot bakgrund av resultaten från kontrollen av ändamålsenligheten¹⁶ i enlighet med programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet (Refit) och de erfarenheter från genomförandet som visat att uppgifterna om ombordvarande personer inte alltid är lätt tillgängliga för de behöriga myndigheterna, bör kraven i direktiv 98/41/EG ändras så att de blir förenliga med kraven om att rapportera uppgifter elektroniskt, vilket kommer att göra dem effektivare och mindre betungande. Digitaliseringen kommer också att göra det möjligt att använda information om ett betydande antal passagerare snabbare i en nödsituation eller i efterverkningarna av en olycka.
- (3) Under de senaste 17 åren har viktiga tekniska framsteg gjorts när det gäller systemen för överföring och lagring av uppgifter om fartygens förflyttningar, vilket möjliggör en

¹³ EUT C , , s. .

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

¹⁶ COM(2015) 508.

användning av automatiska identifieringssystem (AIS) ombord på fartyg för en förbättrad fartygsövervakning. Detta har resulterat i att kostnaderna för utrustningen för att kunna utföra dessa funktioner har minskat avsevärt. Ett antal obligatoriska fartygsrapporteringsystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med tillämpliga regler som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Unionslagstiftningen och nationell lagstiftning säkerställer att fartygen uppfyller gällande rapporteringskrav enligt dessa system.

- (4) Insamling, överföring och utbyte av fartygsrelaterade uppgifter har möjliggjorts, förenklats och harmoniserats genom en enda nationella kontaktpunkt, som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU¹⁷ och SafeSeaNet, som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG¹⁸. De uppgifter om personer ombord som krävs enligt direktiv 98/41/EG bör följaktligen registreras hos den enda nationella kontaktpunkten som i en nödsituation eller olycka gör uppgifterna lätt tillgängliga för den behöriga myndigheten.
- (5) Mindre operatörer som ännu inte använder den enda nationella kontaktpunkten och som huvudsakligen trafikerar mycket korta inrikesrutter under 20 sjömil (dvs. endast är skyldiga att registrera antalet personer ombord) bör, när det gäller metoderna för att göra uppgifterna om antalet ombordvarande personer tillgängliga, kunna välja mellan att rapportera dem antingen via den enda nationella kontaktpunkten eller via det automatiska identifieringssystemet (AIS), i syfte att säkerställa överensstämmelse med proportionalitetsprincipen
- (6) För att minska de anhörigas oro i händelse av en olycka och onödiga förseningar när det gäller konsulärt bistånd och andra tjänster bör den rapporterade informationen omfatta uppgifter om ombordvarande personers nationalitet. Förteckningen över obligatoriska uppgifter avseende resor som är längre än 20 sjömil bör förenklas, förtydligas och så långt som möjligt anpassas till kraven om rapportering hos den enda nationella kontaktpunkten.
- (7) Med beaktande av tillgången på elektroniska system för dataregistrering och det faktum att personuppgifterna i alla händelser bör samlas in före fartygets avgång bör den fördröjning om 30 minuter som för närvarande föreskrivs i direktiv 98/41/EG betraktas som högsta tillåtna fördröjning och tillämpas endast i undantagsfall.
- (8) I synnerhet för att öka den rättsliga klarheten och samstämmigheten med relaterad unionslagstiftning och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹⁹ bör ett antal föråldrade, tvetydiga och vilseledande hänvisningar uppdateras eller utgå. Begreppet ”havsgående passagerarfartyg” bör ersättas med ”passagerarfartyg” och begreppet ”skyddat havsområde” bör ersättas med tydligt fastställda havsområden, som anges av medlemsstaterna i enlighet med direktiv 2009/45/EG. Definitionen av ”registreringsansvarig” bör ändras så att den motsvarar de nya uppgifter som inte längre omfattar bevarandet av uppgifterna. Motsvarande krav på att företagen har passagerarregistreringssystem bör utgå.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

- (9) Medlemsstaterna bör fortsättningsvis ansvara för kontrollen av uppfyllandet av dataregistreringskraven enligt direktiv 98/41/EG, dvs. vad gäller registrering av uppgifter punktligt och på ett korrekt sätt. I detta hänseende bör kontrollen utföras på liknande sätt som de stickprov som för närvarande föreskrivs för företagens registreringssystem.
- (10) I den mån som åtgärderna medför behandling av personuppgifter bör de vidtas i enlighet med unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter²⁰. Särskilt bör de personuppgifter som samlas in i enlighet med direktiv 98/41/EG inte behandlas och användas för andra ändamål och inte bevaras längre än vad som är nödvändigt för de syften som avses i direktiv 98/41/EG.
- (11) Med hänsyn till proportionalitetsprincipen och eftersom det ligger i passagerarnas intresse att lämna korrekta uppgifter räcker de befintliga systemen för insamling av personuppgifter på grundval av passagerarnas egen deklaration för de syften som avses i direktiv 98/41/EG. Samtidigt bör systemen för elektronisk dataregistrering och kontroll av uppgifterna garantera att unika uppgifter registreras för varje person ombord.
- (12) För att öka insynen och underlätta medlemsstaternas anmälan av och ansökan om undantag bör kommissionen inrätta och underhålla en databas för detta ändamål. Den bör innehålla både utkastet till de anmälda åtgärderna och den antagna versionen.
- (13) Mot bakgrund av de ändringar som fördraget om Europeiska unionens funktionssätt har medfört bör kommissionens befogenheter att genomföra direktiv 98/41/EG uppdateras på motsvarande sätt. Genomförandeakter bör antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²¹.
- (14) I syfte att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå och för att öka öppenheten bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att utesluta ändringar av internationella instrument från tillämpningsområdet för detta direktiv om nödvändigt och fastställa villkor för tillgången till den databas som förvaltas av kommissionen för medlemsstaternas anmälningar om undantag och ansökningar om undantag. Det är av särskild vikt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med de principer som fastställs i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa likvärdigt deltagande i utarbetandet av delegerade akter bör i synnerhet Europaparlamentet och rådet få alla dokument samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter bör systematiskt ha tillträde till mötena med kommissionens expertgrupper där utarbetandet av delegerade akter behandlas.
- (15) Mot bakgrund av den kompletta cykeln för Europeiska sjösäkerhetsbyråns kontrollbesök bör kommissionen utvärdera genomförandet av direktiv 98/41/EG

²⁰ Särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/2016 av den XXX (nummer och datum kommer att föras in efter det formella antagandet) om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (allmän uppgiftsskyddsförordning) (hänvisning till EUT läggs till efter det formella antagande) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

senast [sju år efter den dag som avses i artikel 3.1 andra stycket] och rapportera om detta till Europaparlamentet och rådet. Medlemsstaterna bör samarbeta med kommissionen för att samla in alla uppgifter som behövs för en sådan utvärdering.

- (16) För att återspegla de ändringar av direktiv 98/41/EG som gjorts bör informationen om ombordvarande personer inbegripas i den förteckning över rapporteringsformaliteter som avses i del A i bilagan till direktiv 2010/65/EU.
- (17) Direktiven 98/41/EG och 2010/65/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 98/41/EG

Direktiv 98/41/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
- (a) Den andra strecksatsen ska ersättas med följande:
”– *passagerarfartyg*: fartyg eller höghastighetsfartyg som medför fler än 12 passagerare, ”.
 - (b) Den sjätte strecksatsen ska ersättas med följande:
”– *registreringsansvarig*: person som av ett företag har utsetts att ansvara för att åliggandena enligt ISM-koden fullgörs, eller person som av företaget har utsetts som ansvarig för vidarebefordran av uppgifterna om de personer som finns ombord på ett av företagets passagerarfartyg, ”.
 - (c) Den nionde strecksatsen ska ersättas med följande:
”– *skyddat havsområde*: havsområde som fartyg i klass D får trafikera och som förtecknas i enlighet med artikel 4.2 i direktiv 2009/45/EG, ”.
 - (d) I den tionde strecksatsen ska inledningsfrasen ersättas med följande:
”– *regelbunden trafik*: en serie överfarter med passagerarfartyg mellan två eller fler hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, antingen ”.
 - (e) Det elfte stycket ska ersättas med följande:
”– *tredjeland*: land som inte är en medlemsstat, ”.
 - (f) Följande ska läggas till som den tolfte strecksatsen:
”– *hamnområde*: område som definieras i artikel 2 r i direktiv 2009/45/EG, ”.
 - (g) Följande ska läggas till som den trettonde strecksatsen:
”– *fritidsfartyg/fritidsbåt*: ett fartyg som inte medför last och inte fler än 12 passagerare och som inte går i fraktfart, oavsett framdrivningssätt. ”.
- (2) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:
- (a) Den första strecksatsen ska ersättas med följande:
”– örlogsfartyg och trupptransportfartyg, ”.
 - (b) Den andra strecksatsen ska ersättas med följande:
”– fritidsfartyg och fritidsbåtar, ”.

(c) Följande ska läggas till som den tredje strecksatsen:

”– passagerarfartyg som uteslutande används i hamnområden.”.

(3) I artikel 4 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Före passagerarfartygets avgång ska uppgift om antalet personer ombord lämnas till passagerarfartygets befälhavare och registreras hos den enda nationella kontaktpunkten, som inrättats i enlighet med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning 2010/65/EU* eller göras tillgänglig för den utsedda myndigheten med hjälp av det automatiska identifieringssystemet.

* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).”.

(4) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

1. Följande uppgifter ska registreras för samtliga passagerarfartyg som avgår från en hamn i en medlemsstat för att genomföra en resa där den tillryggalagda sträckan från avgångshamnen till nästa anlöpshamn överstiger 20 sjömil:

- Ombordvarande personers efternamn,
- förnamn,
- kön,
- nationalitet,
- födelseår, och
- om passageraren av egen vilja lämnar dessa uppgifter, uppgift om behov av särskild vård eller hjälp i nödsituationer.

2. Dessa uppgifter ska insamlas före avgång och registreras hos den enda kontaktpunkten, som inrättats i enlighet med artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, vid passagerarfartygets avgång, dock under inga omständigheter senare än trettio minuter efter dess avgång.

3. Personuppgifter som samlas in i enlighet med detta direktiv får inte behandlas och användas för andra ändamål.”.

(5) I artikel 6 ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Varje medlemsstat ska för varje passagerarfartyg som för tredjelands flagg och som avgår från en hamn utanför unionen för att anlöpa en hamn i den medlemsstaten kräva av företaget att det säkerställer att de uppgifter som avses i artiklarna 4.1 och 5.1 tillhandahålls i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 4.2 och 5.2.”

(6) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Varje företag som påtar sig ansvaret för driften av passagerarfartyg ska, när så krävs enligt artiklarna 4 och 5 i detta direktiv, utse en registreringsansvarig som ska ansvara för registreringen av de uppgifter som avses i dessa bestämmelser hos den enda kontaktpunkten, som har upprättats i enlighet med artikel 5 i direktiv 2010/65/EU, och göra dem tillgängliga med hjälp av det automatiska identifieringssystemet.

Personuppgifter som insamlas i enlighet med bestämmelserna i artikel 5 ska företaget inte bevara längre än vad som är nödvändigt för att uppfylla syftet med detta direktiv, nämligen tills uppgifterna registreras hos den enda kontaktpunkten, som inrättats i enlighet med artikel 5 i direktiv 2010/65/EU. Utan att det påverkar andra rapporteringsskyldigheter ska uppgifterna, när de inte längre behövs för detta ändamål, förstöras.

Varje företag ska säkerställa att uppgifter om passagerare som har angett att de behöver särskild vård eller hjälp i nödsituationer registreras på vederbörligt sätt och meddelas befälhavaren före passagerarfartygets avgång.”.

(7) Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

– Leden a och b ska utgå.

– Led c ska ersättas med följande:

”c) En medlemsstat får undanta passagerarfartyg som går i trafik uteslutande i skyddade havsområden där närheten till sök- och räddningsresurser har säkerställts och mellan två hamnar eller från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, från skyldigheterna enligt artikel 5.”.

(b) I punkt 3 ska leden a och b ersättas med följande:

”a) Medlemsstaten ska utan dröjsmål informera kommissionen om sitt beslut att bevilja undantag från skyldigheterna enligt artikel 5 och ange välgrundade skäl för detta. Anmälan ska ske genom en databas som upprättats och underhålls av kommissionen för detta ändamål. Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a med avseende på villkoren för tillgång till denna databas.

b) Om kommissionen inom sex månader från anmälan anser att detta beslut inte är berättigat eller att det kan snedvrider konkurrensen får den, genom en genomförandeakt, kräva att medlemsstaten ändrar eller drar tillbaka sitt beslut. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”.

(c) I punkt 4 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Ansökan ska lämnas in till kommissionen genom en databas som avses i punkt 3. Om kommissionen inom sex månader från ansökan anser att detta undantag inte är berättigat eller att det kan snedvrider konkurrensen får den, genom en genomförandeakt, kräva att medlemsstaten ändrar eller inte antar det föreslagna beslutet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”.

(8) Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Medlemsstaterna ska kontrollera att registreringen av uppgifterna är tillförlitlig och aktuell i enlighet med detta direktiv.

Varje medlemsstat ska utse den myndighet som kommer att ha tillgång till de uppgifter som krävs enligt detta direktiv. Medlemsstaterna ska se till att en sådan utsedd myndighet i en nödsituation eller i efterverkningarna av en olycka har direkt tillgång till de uppgifter som krävs enligt detta direktiv.

Personuppgifter som insamlas i enlighet med artikel 5 ska inte bevaras av medlemsstaterna längre än vad som är nödvändigt för att uppfylla syftet med detta direktiv, nämligen:

- (a) fram till dess att den berörda fartygsresa säkert har slutförts, eller
- (b) i en nödsituation eller i efterverkningarna av en olycka, fram till dess att en eventuell utredning eller rättsliga förfaranden har slutförts.

Utan att det påverkar andra rapporteringsskyldigheter ska uppgifterna, när de inte längre behövs för dessa ändamål, förstöras.”.

- (9) Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

1. De uppgifter som krävs ska för tillämpningen av detta direktiv samlas in och registreras så att inga onödiga förseningar uppstår för passagerare vid ombordstigning och/eller landstigning.
2. En mångfald av datainsamling på samma eller liknande rutter ska undvikas. Det ska undvikas att uppgiftsinsamling sker flera gånger på samma eller liknande rutter”.

- (10) Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a med avseende på ändring av detta direktiv i syfte att från dess tillämpningsområde utesluta ändringar av de internationella instrument som avses i artikel 2 endast om det, på grundval av kommissionens bedömning, finns en uppenbar risk att den internationella ändringen kommer att leda till försämringar när det gäller den sjösäkerhetsnivå som fastställs i unionens lagstiftning på sjöfartsområdet, eller att den är oförenlig med denna lagstiftning.”.

- (11) Följande artikel ska införas som artikel 12a:

”Artikel 12a

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9 och 12 ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i den här artikeln.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9 och 12 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dagen för ikraftträdande].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9 och 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får

verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9 och 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

7. En delegerad akt som, i enlighet med artikel 12, från detta direktiv undantar en ändring av internationella instrument ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade tidpunkten för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av sådana delegerade akter ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att genomföra ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa denna ändring av det internationella instrumentet i fråga.”.

(12) Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011* tillämpas.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”.

(b) Punkt 3 ska utgå.

(13) Följande artikel ska införas som artikel 14a:

”Artikel 14a

Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv och lägga fram resultaten av utvärderingen för Europaparlamentet och rådet senast [sju år efter den dag som avses i artikel 3.1 andra stycket].”.

Artikel 2

Ändringar av bilagan till direktiv 2010/65/EU

I del A i bilagan till direktiv 2010/65/EG ska följande punkt 7 läggas till:

”7. Information om personer ombord

Rådets direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).”.

Artikel 3

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [12 månader efter ikraftträdandet] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.
De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [12 månader efter ikraftträdandet].
När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande