EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta

{SWD(2016) 189 final}
{SWD(2016) 190 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1 Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Komission REFIT-ohjelman ja paremman sääntelyn agendan hengessä sekä EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksen[1] välittömänä seurauksena komissio esittää joukon ehdotuksia, joiden tarkoituksena on yksinkertaistaa käytäntöjä määrätyllä tavalla.

Tämän tarkistuksen tavoitteena on yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa voimassa olevaa EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevaa sääntelykehystä, jotta voidaan i) ylläpitää EU:n sääntöjä tarpeen mukaan ja suhteellisuusperiaatetta noudattaen, ii) varmistaa niiden asianmukainen täytäntöönpano; ja iii) poistaa mahdolliset velvoitteiden päällekkäisyydet ja epäjohdonmukaisuudet asiaa koskevien säädösten välillä. Kokonaistavoitteena on selkeä, yksinkertainen ja ajan tasalla oleva sääntelykehys, jonka täytäntöönpano, seuranta ja valvonta on vaivattomampaa, mikä parantaa yleistä turvallisuuden tasoa.

Neuvoston direktiivissä 98/41/EY[2] säädetään EU:n satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien matkustajien ja laivaväen laskemisesta ja rekisteröinnistä. Sen tavoitteena on varmistaa, että matkustajien turvallisuus voidaan taata siten, ettei suurin sallittu henkilömäärä ylity, ja että onnettomuuksien jälkeinen etsintä- ja pelastustoiminta on tehokasta.

Direktiivi 98/41/EY oli ensimmäinen EU:ssa annettu säädös aluksessa olevia henkilöitä koskevista tiedoista. Sittemmin on kuitenkin hyväksytty muita aiheeseen liittyviä EU:n säädöksiä ja kansainvälisiä yleissopimuksia ja kehitetty uusia teknologiaan perustuvia järjestelmiä ja ratkaisuja. Tämän seurauksena syntynyt aluksessa olevien henkilöiden laskemista, rekisteröintiä ja heitä koskevaa ilmoitusvelvollisuutta koskeva sääntelykehys on erittäin monitahoinen, ja siinä esiintyy päällekkäisyyksiä.

Vaikka tehokkaan etsintä- ja pelastustoiminnan edellytyksenä on välitön pääsy täsmällisiin tietoihin aluksessa olleista henkilöistä, nämä tiedot eivät kuitenkaan aina ole olleet käytettävissä. Voimassa olevien vaatimusten mukaan tiedot on tallennettava yhtiön omaan järjestelmään ja niiden on oltava – kaikkina aikoina – valmiina toimitettaviksi etsintä- ja pelastustoiminnasta vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle. Kyseinen vuodelta 1998 oleva vaatimus ei ota huomioon sittemmin kehitettyjä järjestelmiä, kuten SafeSeaNet[3] ja kansallinen keskitetty palvelupiste[4], ja edellyttää, että kansallinen toimivaltainen viranomainen ottaa hätätilanteessa yhteyttä laivayhtiöön. Tallennetuista tiedoista ei myöskään aina käy ilmi henkilöiden kansallisuus (nimen, iän ja sukupuolen lisäksi), mikä tekee uhrien ja heidän omaistensa auttamisesta vaikeampaa.

---

1 Tuloksista raportoitiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle 16. lokakuuta 2015 (COM(2015) 508).

2 Neuvoston direktiivi 98/41/EY, annettu 18 päivänä kesäkuuta 1998, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä (EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35).

3 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

Näin ollen liikennöijät, jotka jo toimittavat tällaiset tiedot kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen, joutuvat raportoimaan kahdesti. Tästä ovat huomauttaneet jäsenvaltiot, joiden direktiivin 98/41/EY mukaiset velvoitteet täyttyvät jo sillä, että ne soveltavat direktiiviä 2002/59/EY. Lisäksi direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä on käynyt ilmi, että jotkut sen määritelmistä ovat epäselviä ja vaatimukset jokseenkin monimutkaisia, mikä on tehnyt tiettyjen säännösten seurannasta ja valvonnasta hankalaa.

Tämän vuoksi komissio ehdottaa matkustaja-aluksilla olevien matkustajien ja laivaväen laskemista ja rekisteröintiä koskevien voimassa olevien vaatimusten päivittämistä, selkeyttämistä ja yksinkertaistamista, mikä parantaisi niillä ylläpidettävää turvallisuuden tasoa. Ehdotus on komission REFIT-ohjelman mukainen, ja sen tavoitteena on hyödyntää niitä mahdollisuuksia, joita voidaan saada tietojen kirjaamisen, toimittamisen ja suojelun sekä tietoihin pääsyn digitalisoinnista.

Ehdotuksella muutetaan direktiivin 98/41/EY vastaavia määritelmiä ja vaatimuksia.

1.2 Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa

Ehdotus on täysin johdonmukainen suhteessa yksinkertaistusehdotuksiin, joilla muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/45/EY[5], ja uuteen direktiiviin, jolla korvataan neuvoston direktiivi 1999/35/EY[6]. Ehdotus on täysin linjassa toimivuustarkastuksiin liittyvien suositusten sekä liikenteen tulevaisuutta koskevan vuoden 2011 valkoisen kirjan[7] kanssa, jossa tunnustetaan tarve nykyaikaistaa voimassa oleva matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva EU:n sääntelykehys.

1.3 Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Tällä ehdotuksella edistetään komission paremman sääntelyn agendan toteutumista, koska sillä varmistetaan, että lainsäädäntö on yksinkertainen ja selkeä ja että siitä ei aiheudu tarpeetonta hallinnollista rasitetta. Lisäksi siinä otetaan huomioon politiikan, yhteiskunnan ja teknologian alan kehittyminen. Sillä edistetään myös vuoden 2018 meriliikennestrategian[8] tavoitteiden toteutumista, koska sillä taataan laadukkaat lauttapalvelut EU:n sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

2.1 Oikeusperusta

Koska ehdotus korvaa nykyisen direktiivin, oikeusperusta on edelleen SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta (aiempi EY-sopimuksen 80 artiklan 2 kohta), jossa määrätään meriliikennettä koskevista toimenpiteistä.

---

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1).

6 Neuvoston direktiivi 1999/35/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1)

7 Valkoinen kirja yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskevasta etenemissuunnitelmasta – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää (KOM/2011/144 lopull.).

8 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (KOM(2009) 8).

2.2 Toissijaisuusperiaate

Matkustaja-alusten turvallisuutta koskevaa EU:n lainsäädäntöä on jäsenvaltioiden pyynnöstä[9] muokattu kansainvälisten sopimusten pohjalta ja useammasta suuronnettomuudesta saatujen kokemusten perusteella. Matkustajien tietoja koskevat vaatimukset on kyllä otettu käyttöön kansainvälisellä tasolla mutta ei kotimaan matkoilla liikennöivien alusten osalta.

Tällä ehdotuksella varmistetaan, että direktiivissä 98/41/EY vahvistettuja rekisteröintivaatimuksia sovelletaan yhdenmukaisesti ja yhtenäisesti kaikkiin EU:n satamiin tai satamista liikennöiviin aluksiin. Tätä tavoitetta ei olisi mahdollista toteuttaa jäsenvaltioiden yksipuolisten toimien kautta. Sillä varmistetaan, että direktiivissä 98/41/EY otetaan huomioon oikeudellinen ja teknologinen kehitys, jotta direktiivillä voidaan jatkossakin parantaa turvallisuutta ja helpottaa onnettomuuden sattuessa etsintä- ja pelastustoimintaa.

Ehdotuksella taataan myös, että kilpailu EU:n vesillä jatkuu syrjimättömästi kaikkien liikennöijien osalta riippumatta siitä, mikä niiden kansallisuus on, minkä lipun alla niiden alukset purjehtivat ja liikennöivätkö ne kansainvälisillä vai kotimaisilla reiteillä. Ehdotuksella myös selvennetään ehdot, joiden täyttyessä direktiivin 98/41/EY vaatimuksista voidaan poiketa siinä tapauksessa, että paikalliset toimintaolosuhteet sitä edellyttävät.

2.3 Suhteellisuusperiaate

Viimeaikaisen teknologisen ja oikeudellisen kehityksen valossa komission ehdotus, jolla poistetaan vanhentuneet vaatimukset ja säädöksissä esiintyvät päällekkäisyydet ja selvennetään epäselviä vaatimuksia, katsotaan ainoaksi oikeasuhteiseksi ja johdonmukaiseksi vaihtoehdoksi. Sillä varmistetaan, että toimittamalla tiedot sähköisiä menetelmiä käyttäen korkea turvallisuuden taso säilyy ja paranee edelleen.

Erityisesti vaatimus, jonka mukaan aluksella olevia henkilöitä koskevat tiedot kirjataan jo olemassa olevaan sähköiseen järjestelmään (jotta ne ovat hätätilanteessa välittömästi toimivaltaisen viranomaisen saatavilla), katsotaan edistysaskeleeksi verrattuna nykyiseen turvallisuuden tasoon, eikä siitä aiheudu merkittäviä kustannuksia liikennöitsijöille tai kansallisille viranomaisille.

Matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevan vaatimuksen on tässä yhteydessä huomattu aiheuttavan merkittävästi työtä tietyille kansallisille viranomaisille. Tämän työtaakan ja siitä aiheutuvien kustannusten on arvioitu olevan selvästi kohtuuttomia sen tarkoitusperiin nähden ottaen huomioon, että ISM-säännöstöön nähden esiintyy päällekkäisyyksiä ja hyväksynnän varmentaminen on todistusten puuttuessa hankalaa. Yhtiön matkustajien rekisteröintiä koskevia järjestelmiä koskeva vaatimus olisi poistettava, ja sen sijaan olisi keskityttävä rekisteröintiin eli siihen, että tiedot kirjataan olemassa olevaan sähköiseen järjestelmään oikein ja oikea-aikaisesti.

Kokemus on osoittanut, että välittömästi onnettomuuden tapahduttua on äärimmäisen tärkeää, että saatavilla oleviin tietoihin kuuluu alusta alkaen aluksessa olleiden henkilöiden lukumäärän ja nimien lisäksi myös heidän kansallisuutensa. Tieto kansallisuudesta ehdotetaankin ilmoitettavan matkustajien tekemillä omilla ilmoituksilla muiden tietojen ohessa. Tällä varmistetaan, että liikennöijille, jotka eivät sitä tietoa nykyisellään kirjaa, ei

[9] Ro ro-matkustaja-alusten turvallisuudesta 22. joulukuuta 1994 annettu neuvoston päätöslauselma (94/C 379/05), EYVL C 379, 31.12.1994, s. 8.

aiheudu ollenkaan tai aiheutuu hyvin pieniä kustannuksia tämän täydentävän tiedon toimittamisesta.

2.4 Toimintatavan valinta

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti direktiivi on sopivin sääntelymuoto määritettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Direktiivissä vahvistetaan yhteiset periaatteet ja yhdenmukainen turvallisuuden taso ja varmistetaan sääntöjen täytäntöönpano mutta annetaan jäsenvaltioiden valita, mitä käytännön ja teknisiä menettelyitä ne haluavat soveltaa. Näin ollen on kunkin jäsenvaltion vastuulla valita täytäntöönpanokeinot sen mukaan, kuinka yhteensopivia ne ovat niiden sisäisten järjestelmien kanssa.

Tässä mielessä sopivin oikeudellinen ratkaisu oli ehdotus direktiivin 98/41/EY muuttamisesta. Vaihtoehto, ehdotus uudeksi direktiiviksi, hylättiin voimassa olevaan direktiiviin tarvittavien muutosten alhaisen määrän vuoksi.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

3.1 Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Toimivuustarkastukset osoittivat, että matkustajien turvallisuuteen ja sisämarkkinoihin liittyvän matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan EU:n lainsäädännön keskeisimmät tavoitteet täyttyvät yleisesti ottaen ja ne ovat edelleen erittäin ajankohtaisia. Matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva EU:n sääntelykehys on johtanut siihen, että kaikkien matkustaja-alusten turvallisuuden taso on sama EU:ssa, liikennöijillä on samat liiketoimintamahdollisuudet ja aluksien siirrot jäsenvaltioiden välillä ovat lisääntyneet. Toimivuustarkastuksesta kävi ilmi, että niin turvallisuuden tasoa kuin tiettyjen sääntelyyn perustuvien vaatimusten tehokkuutta ja oikeasuhteisuutta on mahdollista parantaa. Useilla alueilla on annettu suosituksia epäselvien, vanhentuneiden tai päällekkäisten vaatimusten yksinkertaistamiseksi, selkeyttämiseksi ja kumoamiseksi. Näitä suosituksia ovat:

(a) kaksinkertaisen matkustajien tietojen toimittamista koskevan vaatimuksen poistaminen ja voimassa olevien ilmoittamista koskevien vaatimusten yhdenmukaistaminen kaikkien liikennöitsijöiden osalta siten, että

- aluksessa olevien henkilöiden lukumäärä kirjataan yhtiön oman järjestelmän sijasta jo olemassa olevaan sähköiseen järjestelmään ennen lähtöä ja ennen saapumista EU:ssa sijaitsevaan käyntisatamaan, jotta hätätilanteessa tai onnettomuuden sattuessa tieto olisi välittömästi toimivaltaisen viranomaisen saatavilla;
- laivaväestä ja matkustajista vaadittavat tiedot kirjataan ennen lähtöä ja ennen saapumista EU:ssa sijaitsevaan käyntisatamaan kaikkien yli 20 meripeninkulman mittaisen matkojen osalta edellä mainittuun järjestelmään yhtiön oman järjestelmän sijasta, ja siten, että selkeytetään direktiivissä 98/41/EY vahvistettujen matkustajien rekisteröintiä koskeviin vaatimuksiin, kuten matkan pituuteen, liittyviä määritelmiä;

(b) päällekkäisyyksien poistaminen ja sellaisen vaatimuksen käyttöönotto, joka koskee matkustajien kansallisuuden kirjaamista ja toimittamista toimivaltaiselle viranomaiselle kaikkien yli 20 meripeninkulman mittaisten matkojen osalta käyttäen samaa menetelmää ja perusteita kuin käytetään matkustajien nimien, iän jne. kirjaamiseen ja toimittamiseen;

(c) direktiivissä 98/41/EY vahvistettujen matkustajien rekisteröintiä koskeviin vaatimuksiin, kuten matkan pituuteen, liittyvien määritelmien selkeyttäminen;

(d) matkustajien rekisteröintijärjestelmien hyväksyntää koskevan vaatimuksen poistaminen direktiivistä 98/41/EY;

(e) direktiivien 2009/45/EY ja 98/41/EY mukaisten vapautusten ja samanarvoisuuksien raportointimenetelmien yhdenmukaistaminen.

3.2 Sidosryhmien kuuleminen

Suunniteltujen ehdotusten tekninen luonne huomioon otettuna sopivimmaksi menetelmäksi valikoitui kohdennettu kuulemismenettely. Kansallisia asiantuntijoita on kuultu matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevässä asiantuntijatyöryhmässä. Komissio järjesti seminaarin, johon jäsenvaltioita sekä teollisuuden alan järjestöjä ja matkustajajärjestöjä pyydettiin osallistumaan. Suunnitellut toimenpiteet esiteltiin useaan otteeseen. Lisäksi Europa-sivustolla[10] julkaistu etenemissuunnitelma mahdollisti sen, että sidosryhmät pystyivät antamaan palautetta sähköisellä lomakkeella.

Kuulemisten tiivistelmä ja kuulemismenettelyn yhteydessä esitettyjä huomautuksia koskeva yksityiskohtainen palaute esitetään ehdotuksen mukana olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa. Suurin osa kansallisista asiantuntijoista kannatti suunniteltuja yksinkertaistamistoimenpiteitä. Joidenkin ehdotusten tarkasta sanamuodosta tosin esitettiin huomautuksia. Kaikki ehdotukset on käyty läpi huolellisesti, ja ehdotuksia on muutettu tarpeen mukaan. Lisäksi eräät asiantuntijat esittivät täytäntöönpanoon liittyviä käytännön toteutusta ja teknisiä näkökohtia koskevia kysymyksiä, joita on käsitelty ehdotuksen mukana olevassa valmisteluasiakirjassa ja jotka on huomioitu toteuttamissuunnitelmassa.

Teollisuudenalan sidosryhmät painottivat sitä, että voimassa olevan sääntelykehyksen keskeisten periaatteiden olisi pysyttävä muuttumattomina (erityisesti matkustajien tekemien omien ilmoitusten osalta), kun taas matkustajajärjestöt vaativat turvallisuuden tason parantamista ja varoittivat sen heikkenemisestä. Näin ollen ehdotuksella varmistetaan, että turvallisuuden taso pysyy samana ja, sikäli kuin se on mahdollista yksinkertaistamisen ohella, paranee edelleen (esim. hyödyntämällä olemassa olevia sähköisiä järjestelmiä ja selventämällä sitä, kuinka 20 meripeninkulman raja olisi laskettava).

3.3 Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö

Tämä arviointi perustuu pääasiassa toimivuustarkastuksen yhteydessä kerättyyn tietoon. Toimivuustarkastuksista annetaan lisätietoja 16.10.2015 hyväksytyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastuksesta[11] (Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check).

Näiden tietojen ja toimivuustarkastuksen yhteydessä järjestettyjen kuulemisten lisäksi tämän yksinkertaistamisehdotuksen valmistelussa tarvittiin teknisen ja oikeudellisen alan asiantuntijoiden neuvoja teknisten määritelmien muotoilemiseksi ja jotta säädöksestä tulisi selkeä. Tätä varten kuultiin komission sisäisiä asiantuntijoita sekä Euroopan meriturvallisuusviraston ja matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevän

[10] http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_fi.htm.

[11] SWD(2015)197.

asiantuntijatyöryhmän asiantuntijoita. Lisätietoja on saatavilla ehdotuksen mukana olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

3.4 Vaikutustenarviointi

Ehdotus on seurausta toimivuustarkastuksesta, jossa yksinkertaistamiseen liittyvät ongelmakohdat määritettiin yksityiskohtaisesti ja arvioitiin, onko menettelyjä mahdollista yksinkertaistaa. Etenemissuunnitelmassa korostetaan, että suunnitelluilla muutoksilla ei joko ole merkittäviä vaikutuksia (niiden vaikutusten lisäksi, jotka eivät ole mitattavissa, kuten oikeudellinen selkeys, oikeusvarmuus tai oikeudellinen yksinkertaisuus) tai oleellisesti erilaisia ratkaisuja ei ole löydetty. Komission paremman sääntelyn suuntaviivojen mukaisesti täysimääräistä vaikutustenarviointia ei ole tehty.

Yksinkertaistamisehdotukseen sisältyy kuitenkin komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa muistutetaan toimivuustarkastuksen suosituksista ja selitetään ehdotettujen ratkaisujen perustelut niin teknisestä kuin oikeudellisesta näkökulmasta. Siihen kuuluu tiivistelmä ja aloitteen tueksi toteutetusta sidosryhmien kuulemisesta saatu palaute. Liitteenä on myös toteuttamissuunnitelma.

3.5 Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Tämän ehdotuksen pääasiallisena tavoitteena on varmistaa, että voimassa oleva lainsäädäntö on tarkoituksenmukainen. Sähköisen viestinnän keinoja käyttämällä politiikan tavoitteet voidaan saavuttaa tehokkaammin ja tuloksellisemmin. Menettelyjen yksinkertaistamista koskevat mahdollisuudet liittyvät lähinnä raportointivelvoitteiden päällekkäisyyksien ja kohtuuttomien vaatimusten poistamiseen sekä sellaisiin vaikutuksiin, joita ei voida mitata, kuten oikeudelliseen selkeyteen, oikeusvarmuuteen ja oikeudelliseen yksinkertaisuuteen.

Niiden toimijoiden osalta, jotka toimittavat matkustajia ja laivaväkeä koskevat tiedot kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen, kaksinkertaiset raportointivaatimukset aiheuttavat ylimääräistä ja tarpeetonta työtä teollisuudenalalle. Kevyempi järjestely on suunnitteilla niille (pääasiassa pienemmille) toimijoille, jotka eivät vielä käytä edellä mainittua järjestelmää. Kyseiset yhtiöt liikennöivät lähinnä hyvin lyhyillä kotimaisilla reiteillä (eli ne kirjaavat vain aluksessa olevien henkilöiden lukumäärän), eikä niillä ole tietokonejärjestelmiä eikä internetyhteyttä.

Jottei näille toimijoille aiheutuisi lisäkustannuksia, suunnitteilla on, että ne voisivat halutessaan toimittaa tiedot aluksessa olevien henkilöiden lukumäärästä automaattisen tietojärjestelmän (Automatic Information System) kautta, joka on meriliikenteessä käytössä oleva viestintäjärjestelmä, joka perustuu VHF-taajuuksilla lähetettäviin radiosignaaleihin. Näin aluksessa olevien henkilöiden lukumäärä olisi helposti paikallisen etsintä- ja pelastuskeskuksen saatavilla milloin tahansa riippumatta siitä, onko yhteyshenkilö käytettävissä.

Jäsenvaltiot vapautetaan yhtiöiden matkustajien rekisteröintiä koskevien järjestelmien hyväksynnästä, mutta ne ovat edelleen vastuussa siitä, että tiedot kerätään ja kirjataan sähköisesti yksityiskohtaisella ja oikea-aikaisella tavalla.

3.6 Perusoikeudet

Ehdotuksessa ei muuteta direktiivin 98/41/EY voimassa olevien vaatimusten nojalla kerättävien ja kirjattavien henkilötietojen luokkia eikä lisätä uusia. Ainoa poikkeus tähän on se, että aluksessa olevien henkilöiden kansallisuutta ehdotetaan edellä selitetyistä syistä

lisättäväksi niiden kirjattaviin tietoihin (joita ovat aluksessa olevien henkilöiden sukunimet, etunimet tai alkukirjaimet, sukupuoli, ikäryhmä tai ikä taikka syntymävuosi sekä matkustajan itse niin halutessa tiedot siitä, tarvitseeko henkilö erityistä huolenpitoa tai apua hätätilanteessa).

Direktiivi 98/41/EY on joka tapauksessa saatettava ajan tasalle, jotta se vastaa henkilötietojen suojaamisen alan oikeudellisia vaatimuksia ja erityisesti asetusta (EU) N:o XXX/2016[12]. Vaikka tietoluokat, päämäärä ja vastaanottajat ovatkin selvästi määritettyjä, tältä osin on epäselvää, kuinka kauan tietoja on säilytettävä. Direktiivissä 98/41/EY vaaditaan, että yhtiöiden ei pitäisi säilyttää henkilötietoja pidempään kuin on tarpeen direktiivissä esitettyjen tarkoitusten toteuttamiseksi, mutta siinä ei mainita, kuinka pitkästä ajasta on kyse. Täytäntöönpanosta saatujen kokemusten ansiosta tiedetään, että tietojen säilyttämisaika vaihtelee merkittävästi jäsenvaltioiden välillä tunneista tai viikoista kuukausiin siitä, kun matka on saatettu (onnistuneesti) päätökseen. Sen vuoksi ehdotetaan, että säilytysaika vahvistetaan tässä direktiivissä (rajoittamatta muita lakisääteisiä vaatimuksia, jotka koskevat tietojen keräämistä eri säilytysajaksi eri tarkoituksia varten).

Vaikka direktiivissä säädetäänkin, että yhtiön rekisteröintijärjestelmät on suojattava tahattomalta tai laittomalta tuhoamiselta ja häviämiseltä ja tietojen luvattomalta muuttamiselta ja paljastamiselta ja luvattomalta pääsyltä tietoihin, siinä ei viitata henkilötietojen suojelua koskevaan unionin lainsäädäntöön eikä se sisällä minkäänlaisia henkilötietojen saatavuutta koskevia takuita. Tässä mielessä tämän ehdotuksen katsotaan parantavan merkittävästi henkilötietojen suojaa.

Lisäksi tässä ehdotuksessa vaatimus henkilötietojen tallentamisesta yhtiön omaan rekisteriin korvataan vaatimuksella siirtää kyseiset tiedot olemassa olevaan sähköiseen järjestelmään, joka on suunniteltu siihen tarkoitukseen (ja poistaa henkilötiedot sen jälkeen, kun tietojen siirto on saatettu päätökseen). Ehdotus tietojen siirrosta kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen täyttää luottamuksellisuutta koskevat vaatimukset (ks. direktiivin 2010/65/EU 8 artikla), ja se on henkilötietojen suojelua koskevan unionin lainsäädännön mukainen. Siinä säädetään myös näiden pyynnöstä kansallisille viranomaisille toimitettavien tietojen saatavuuden rajoittamisesta (tietojen vaihtamisessa käytettävä mekanismi, jota käytetään hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen, on SafeSeaNet-järjestelmä, sellaisena kuin se on määriteltynä direktiivissä 2002/59/EY). Kansallisen keskitetyn palvelupisteen lailla SafeSeaNet perustuu henkilötietojen suojelua koskevaan unionin lainsäädäntöön, ja se pitää sisällään selkeästi määritellyt turvallisuutta ja tietoihin pääsyä koskevat oikeudet.

Asianomaiset kansalliset viranomaiset, joille pääsy myönnetään tämän direktiivin tarkoitusten toteuttamiseksi, ovat jäsenvaltioiden nimittämiä etsintä- ja pelastusviranomaisia. Hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen näille etsintä- ja pelastusviranomaisille on pyynnöstä myönnettävä välitön pääsy direktiivin 98/41/EY mukaisesti raportoituihin tietoihin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

[12] Viittaus lisätään hyväksynnän jälkeen.

5. LISÄTIEDOT

5.1 Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Ehdotuksen mukana on toteuttamissuunnitelma, jossa luetellaan yksinkertaistamistoimenpiteiden toteuttamiseksi tarvittavat toimet ja määritetään keskeisimmät tekniset, oikeudelliset ja ajankäyttöön liittyvät haasteet.

Myös soveltuvat seuranta- ja raportointijärjestelyt on määritetty, eikä niistä aiheudu uusia raportointivelvollisuuksia tai hallinnollista lisärasitetta. Laivastoa, onnettomuuksia ja vaatimusten noudattamista koskevat tärkeimmät tiedot kerätään Euroopan meriturvallisuusviraston ja matkustaja-alusten turvallisuutta käsittelevän asiantuntijatyöryhmän avulla merionnettomuuksia koskevan eurooppalaisen tietojärjestelmän tietokantaan (EMCIP) perustuen. Ottaen huomioon, että Euroopan meriturvallisuusviraston tekemät lainsäädännön täytäntöönpanon valvontakäynnit toteutetaan arviolta viiden vuoden jakson aikana, EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskeva lainsäädäntö pitäisi arvioida seitsemän vuoden välein.

5.2 Selittävät asiakirjat

Selittäviä asiakirjoja ei vaadita, koska yksinkertaistamistoimenpiteet eivät ole luonteeltaan merkittäviä tai monimutkaisia.

5.3 Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Määritelmät ja soveltamisala

Muutetaan 2 artiklaa siten, että määritelmät vastaavat mahdollisimman pitkälti ehdotusta, jolla muutetaan direktiiviä 2009/45/EY, ja ehdotusta uudeksi direktiiviksi, jolla korvataan direktiivi 1999/35/EY, ja että vastuu matkustajarekisteristä on linjassa ehdotuksen kanssa, jolla poistetaan vaatimus, joka koskee tässä direktiivissä vaadittujen tietojen säilyttämistä yhtiön omassa rekisterissä.

Muutetaan 3 artiklaa direktiivin soveltamisalan selventämiseksi ja yhdenmukaistamiseksi satama-alueiden määritelmän kanssa, sellaisena kuin se esitetään ehdotuksessa, jolla muutetaan direktiiviä 2009/45/EY.

Aluksessa olevia henkilöitä koskevat tiedot

Muutetaan 4 artiklaa siten, että korvataan vaatimus aluksessa olevien henkilöiden lukumäärän tallentamisesta yhtiön omaan rekisteriin vaatimuksella kyseisten tietojen tallentamisesta kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen tai toimittamisesta automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) välityksellä.

Muutetaan 5 artiklaa lisäämällä siihen aluksessa olevien henkilöiden kansallisuutta koskevat tiedot ja korvaamalla vaatimus matkustajien ja laivaväen luetteloiden tallentamisesta yhtiön omaan rekisteriin vaatimuksella kyseisten luetteloiden tallentamisesta kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen. Vaadittavien tietojen luetteloa yksinkertaistetaan ja selkeytetään ja se yhdenmukaistetaan mahdollisimman pitkälti kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen ilmoitettavia tietoja koskevien vaatimusten kanssa.

Muutetaan 6 artiklaa, jotta voidaan yhdenmukaistaa viittaus ehdotetun tiedonsiirtomenetelmän kanssa ja jotta voidaan selventää jäsenvaltioiden vastuualueita kolmannen maan lipun alla purjehtiviin matkustaja-aluksiin nähden.

Yhtiöt

Muutetaan 8 artiklaa matkustajarekisterin uuden tehtävän (ei tietojen tallennus vaan tietojen siirto) huomioon ottamiseksi ja yhtiön matkustajien rekisteröintiä koskevan järjestelmän perustamista koskevan vaatimuksen poistamiseksi. Sitä muutetaan myös siksi, että se olisi henkilötietojen suojelua koskevan unionin lainsäädännön mukainen, ja siinä todetaan, että yhtiön on tuhottava henkilötiedot sen jälkeen, kun tiedot on siirretty keskitettyyn palvelupisteeseen (sanotun kuitenkaan rajoittamatta muita raportointivelvollisuuksia).

Vapautukset

Muutetaan 9 artiklaa siten, että poistetaan vanhentunut viittaus Messinansalmen ylittävää säännöllistä liikennettä koskevaan vapautukseen. Ottaen huomioon, että tietoja aletaan toimittaa sähköisesti ja että on ehdotettu joustavuutta aluksessa olevien henkilöiden lukumäärän toimitustavan suhteen, muutetaan 9 artiklaa siten, että poistetaan mahdollisuus vapauttaa toimijat aluksessa olevien henkilöiden lukumäärän ilmoittamisesta toimivaltaisille viranomaisille.

Lisäksi 9 artiklaa muutetaan sen varmistamiseksi, että vapautusperusteissa huomioidaan etsintä- ja pelastuspalvelujen läheisyys, sillä palvelut eivät enää kuulu suojaisen merialueen uuteen määritelmään. Lopuksi 9 artiklaa muutetaan, jotta voitaisiin yksinkertaistaa vapautuksista ilmoittamista sitä varten perustettavan ja ylläpidettävän tietokannan välityksellä ja jotta vapautusten vastustamista koskevat menettelyt voitaisiin yhdenmukaistaa tämän direktiivin sisällä ja direktiivin 2009/45/EY kanssa.

Jäsenvaltiot

Muutetaan 10 artiklaa, jotta voidaan yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden vastuualueet ehdotetun tiedonsiirtomenetelmän kanssa ja jotta se olisi henkilötietojen suojelua koskevan unionin lainsäädännön mukainen, siten että määritetään jäsenvaltioiden käsittelemiä tietoja, pääsyoikeuksia ja tietojen säilyttämisaikoja koskevat ehdot.

Lisäsäännökset

Muutetaan 11 artiklaa siten, että poistetaan tämän ehdotuksen myötä tarpeettomaksi muuttunut vaatimus yhtiön matkustajien rekisteröintiä koskevista järjestelmistä. Poistetaan vastaavasti 12 artiklan 1 kohta.

Komiteamenettely ja muuttamismenettely

Muutetaan 12 ja 13 artiklaa niin, että ne ovat linjassa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kanssa. Lisätään 12 a artikla samasta syystä (säädösvallan siirtäminen).

Arviointia koskevat säännökset

Lisätään 14 a artikla arviointia koskevien säännösten määrittämiseksi.

Muutos direktiivin 2010/65/EU liitteeseen

Ehdotus sisältää täydentävän säännöksen direktiivin 2010/65/EU liitteessä olevaan A osaan, mikä johtuu direktiiviin 98/41/EY tehdyistä muutoksista.

2016/0171 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY ja jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[13],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[14],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Aluksessa olevien henkilöiden lukumäärää tai henkilöllisyyttä koskevien tietojen oikeellisuus ja oikea-aikaisuus on tärkeää etsintä- ja pelastustoiminnan valmistelun ja tehokkuuden kannalta. Onnettomuuden sattuessa merellä asianomais(t)en valtio(ide)n toimivaltaisten kansallisten viranomaisten, liikenteenharjoittajan ja näiden asiamiesten välinen kattava yhteistyö voi parantaa merkittävästi toimivaltaisten viranomaisten toiminnan tehokkuutta. Tietyistä yhteistyön näkökohdista säädetään neuvoston direktiivissä 98/41/EY[15].

(2) Koska sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan ohjelmaan (REFIT) perustuvan toimivuustarkastuksen[16] tuloksista sekä täytäntöönpanosta saaduista kokemuksista on käynyt ilmi, että aluksella olevia henkilöitä koskevat tiedot eivät ole aina toimivaltaisten viranomaisten saatavilla, direktiivin 98/41/EY vaatimuksia olisi tehostettava ja niistä aiheutuvaa hallinnollista taakkaa vähennettävä siten, että ne ovat yhdenmukaisia tietojen sähköistä toimittamista koskevien vaatimusten kanssa. Myös digitalisaatio nopeuttaa merkittäviä matkustajamääriä koskevien tietojen hyödyntämistä hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen.

---

13 EUVL C , , s. .

14 EUVL C , , s. .

15 Neuvoston direktiivi 98/41/EY, annettu 18 päivänä kesäkuuta 1998, yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä (EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35).

16 COM(2015) 508.

(3) Alusten liikkeitä koskevien tietojen välittämisessä ja varastoinnissa on viimeisten 17 vuoden aikana tapahtunut merkittävää teknologista kehitystä, minkä ansiosta aluksissa voidaan käyttää automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS) alusliikenteen seurannan tehostamiseen. Tämän seurauksena mainittujen toimintojen toteuttamiseen tarvittavien laitteiden kustannukset ovat pienentyneet merkittävästi. Euroopan rannikkoalueilla on otettu käyttöön useita pakollisia alusten ilmoitusjärjestelmiä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymien asiaa koskevien sääntöjen mukaisesti. Unionin lainsäädännöllä ja kansallisella lainsäädännöllä varmistetaan, että alukset noudattavat kyseisten järjestelmien mukaisia ilmoitusvaatimuksia.

(4) Aluksia koskevien tietojen kerääminen, välittäminen ja jakaminen perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2010/65/EU[17] tarkoitettuun kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2002/59/EY[18] tarkoitettuun SafeSeaNet-järjestelmään (yhteisön merenkulun tiedonvaihtojärjestelmä), joilla tietojen keräämistä, välittämistä ja jakamista on myös yksinkertaistettu ja yhdenmukaistettu. Direktiivin 98/41/EY nojalla vaaditut tiedot aluksessa olevista henkilöistä olisi näin ollen tallennettava kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen, jotta ne olisivat hätätilanteessa tai onnettomuuden sattuessa välittömästi toimivaltaisen viranomaisen saatavilla.

(5) Suhteellisuusperiaatteen toteutumisen varmistamiseksi pienempien liikenteenharjoittajien, jotka eivät ole vielä alkaneet käyttää kansallista keskitettyä palvelupistettä ja jotka liikennöivät pääasiassa erittäin lyhyillä kotimaisilla reiteillä (alle 20 meripeninkulmaa) eli joiden ilmoitusvelvollisuus koskee vain aluksessa olevien henkilöiden lukumäärää, pitäisi voida valita, ilmoittavatko ne lukumäärän kansallisen keskitetyn palvelupisteen vai AIS-järjestelmän kautta.

(6) Omaisten pelkojen lieventämiseksi onnettomuustilanteessa ja viiveiden välttämiseksi konsuliavussa ja muissa palveluissa, ilmoitettuihin tietoihin pitäisi sisältyä aluksessa olevien henkilöiden kansallisuus. Yli 20 meripeninkulman mittaisista matkoista vaadittavien tietojen luetteloa olisi yksinkertaistettava ja selkeytettävä, ja se olisi yhdenmukaistettava mahdollisimman pitkälti kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen ilmoitettavia tietoja koskevien vaatimusten kanssa.

(7) Olettaen, että sähköinen tietojen tallennus on käytettävissä, ja ottaen huomioon, että henkilötiedot olisi joka tapauksessa kerättävä ennen aluksen lähtöä, direktiivissä 98/41/EY säädettyä 30 minuutin toimitusaikaa olisi pidettävä enimmäisaikana ja sitä olisi sovellettava vain poikkeustapauksissa.

(8) Jotta voitaisiin parantaa oikeudellista selkeyttä ja yhdenmukaisuutta asiaa koskevan unionin lainsäädännön ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY[19] kanssa, tietyt vanhentuneet, epäselvät ja sekaannusta aiheuttavat viittaukset olisi päivitettävä tai poistettava. Matkustajia kuljettavan merialuksen käsite olisi korvattava matkustaja-aluksen käsitteellä, ja suojaisen merialueen käsite selkeästi määritellyillä merialueilla, joista jäsenvaltiot ovat laatineet luettelon direktiivin

---

17 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

18 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

19 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1).

2009/45/EY mukaisesti. Matkustajarekisterin pitäjän määritelmää on muutettava siten, että se vastaa uutta tehtävänkuvaa, johon ei enää sisälly tietojen säilyttäminen. Yhtiöiden matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevat vastaavat vaatimukset olisi poistettava.

(9) Vastuu direktiivissä 98/41/EY säädettyjen tietojen rekisteröintiä koskevien vaatimusten eli tietojen oikeellisuutta ja oikea-aikaista rekisteröintiä koskevien vaatimusten noudattamisen varmistamisesta säilyy jäsenvaltioilla. Varmentamisen olisi tapahduttava vastaavalla tavalla kuin yhtiön matkustaja-aluksella olevien matkustajien rekisteröintijärjestelmiä koskevat satunnaiset tarkastukset.

(10) Jos toimenpiteisiin sisältyy henkilötietojen käsittelyä, ne on toteutettava henkilötietojen suojelua koskevan unionin lainsäädännön[20] mukaisesti. Direktiivin 98/41/EY tarkoitusten toteuttamiseksi kerättyjä henkilötietoja ei pidä käsitellä tai käyttää mihinkään muuhun tarkoitukseen, eikä niitä pidä säilyttää pidempään kuin on tarpeen direktiivissä 98/41/EY esitettyjen tarkoitusten toteuttamiseksi.

(11) Ottaen huomioon suhteellisuusperiaate ja se, että on matkustajan oman etujen mukaista, että toimitetut tiedot ovat todenmukaisia, tällä hetkellä henkilötiedot kerätään matkustajien tekemillä omilla ilmoituksilla, mikä katsotaan riittäväksi direktiivin 98/41/EY tarkoitusten kannalta. Samanaikaisesti olisi sähköisiä tiedonrekisteröinti- ja -tarkistusmenetelmiä käyttäen varmistuttava siitä, että tiedot rekisteröidään jokaisesta aluksessa olevasta henkilöstä.

(12) Jotta voidaan lisätä avoimuutta ja helpottaa jäsenvaltioiden vapautuksia ja poikkeuspyyntöjä koskevien ilmoitusten tekemistä, komission olisi perustettava tätä varten tietokanta ja ylläpidettävä sitä. Sen olisi katettava toimenpiteitä koskevat ilmoitukset (niin luonnokset kuin hyväksytyt versiot).

(13) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukanaan tuomat muutokset huomioon otettuina komissiolle direktiivin 98/41/EY täytäntöönpanoa varten siirretty valta olisi saatettava ajan tasalle näitä muutoksia vastaavasti. Täytäntöönpanosäädökset olisi hyväksyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[21] mukaisesti.

(14) Kansainvälisellä tasolla tapahtuneen kehityksen huomioon ottamiseksi ja avoimuuden lisäämiseksi komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukainen säädösvalta, jotta kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset voidaan tarvittaessa jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle ja laatia ehdot, joilla säädellään pääsyä komission ylläpitämään tietokantaan, johon tallennetaan jäsenvaltioiden vapautuksia ja poikkeuspyyntöjä koskevat ilmoitukset. On erittäin tärkeää, että komissio järjestää valmistelutyönsä aikana asianmukaiset kuulemiset, joiden yhteydessä se kuulee myös asiantuntijoita, ja että ne toteutetaan 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten

---

[20] Erityisesti yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta XXX annettu asetus (EU) N:o XXX/2016 (yleinen tietosuoja-asetus; asetuksen numero, sen antamispäivämäärä ja viittaus viralliseen lehteen lisätään hyväksymisen jälkeen) ja yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 45/2001 (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).

[21] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(15) Ottaen huomioon Euroopan meriturvallisuusviraston tarkastuskäynneistä muodostuvan seurantajakson kesto komission olisi arvioitava direktiivin 98/41/EY täytäntöönpanoa viimeistään [seitsemän vuoden kuluttua 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta päivästä] ja laadittava siitä kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä komission kanssa kaikkien tämän arvioinnin suorittamiseksi tarvittavien tietojen keräämiseksi.

(16) Direktiiviin 98/41/EY tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi tiedot aluksella olevista henkilöistä olisi lisättävä direktiivin 2010/65/EU liitteessä olevassa A osassa esitettyyn ilmoitusmuodollisuuksien luetteloon.

(17) Sen vuoksi direktiivejä 98/41/EY ja 2010/65/EU olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla
Muutokset direktiiviin 98/41/EY

Muutetaan direktiivi 98/41/EY seuraavasti:

(1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

(a) korvataan toinen luetelmakohta seuraavasti:

”– ’matkustaja-aluksella’ alusta tai suurnopeusalusta, joka kuljettaa enemmän kuin kaksitoista matkustajaa,”;

(b) korvataan kuudes luetelmakohta seuraavasti:

”– ’matkustajarekisterin pitäjällä’ vastuullista henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt täyttämään ISM-säännöstön velvoitteet, tai henkilöä, jonka yhtiö on nimennyt vastaamaan yhtiön matkustaja-aluksella olevia henkilöitä koskevien tietojen toimittamisesta,”;

(c) korvataan yhdeksäs luetelmakohta seuraavasti:

”– ’suojaisella merialueella’ merialuetta, jolla direktiivin 2009/45/EY 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut D-luokan alukset voivat liikennöidä,”;

(d) korvataan kymmenennen luetelmakohdan johdantokappale seuraavasti:

”– ’säännöllisellä liikenteellä’ sarjaa laivamatkoja, joilla hoidetaan kahden tai useamman saman sataman välinen liikenne, tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa, joko:”;

(e) korvataan yhdestoista luetelmakohta seuraavasti:

”– ’kolmannella maalla’ maata, joka ei ole jäsenvaltio,”;

(f) lisätään kahdestoista luetelmakohta seuraavasti:

”– ’satama-alueella’ direktiivin 2009/45/EY 2 artiklan r kohdassa määriteltyä aluetta,”;

(g) lisätään kolmastoista luetelmakohta seuraavasti:

”– ’huvialuksella’ alusta, jossa ei kuljeteta rahtia ja jolla kuljetetaan enintään 12:ta matkustajaa muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa, sen käyttövoimasta riippumatta.”;

(2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

(a) korvataan ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

”– sota- ja joukkojenkuljetusaluksia,”;

(b) korvataan toinen luetelmakohta seuraavasti:

”– huvialuksia,”;

(c) lisätään kolmas luetelmakohta seuraavasti:

”– ainoastaan satama-alueilla liikennöiviä matkustaja-aluksia.”;

(3) Korvataan 4 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Henkilöiden lukumäärä on ilmoitettava ennen aluksen lähtöä matkustaja-aluksen päällikölle ja kirjattava Euroopan parlamentin ja neuvoston* direktiivin 2010/65/EU 5 artiklan nojalla perustetun keskitetyn palvelupisteen kautta tai asetettava vastaavan viranomaisen saataville automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) välityksellä.

_____

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).”;

(4) korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

1. Seuraavat tiedot on kirjattava jäsenvaltiossa sijaitsevasta satamasta lähtevästä jokaisesta matkustaja-aluksesta, jonka matkan pituus lähtöpaikasta seuraavaan käyntisatamaan on yli 20 meripeninkulmaa:

– aluksessa olevien henkilöiden sukunimet,

– etunimet,

– sukupuoli,

– kansallisuus,

– syntymävuosi,

– matkustajan itse halutessa, tiedot matkustajan hätätilanteessa mahdollisesti tarvitsemasta erityisestä huolenpidosta tai avusta.

2. Nämä tiedot on kerättävä ennen lähtöä ja kirjattava direktiivin 2010/65/EU 5 artiklan nojalla perustetun keskitetyn palvelupisteen kautta matkustaja-aluksen lähdön yhteydessä mutta kuitenkin viimeistään 30 minuutin kuluttua aluksen lähdöstä.

3. Tässä direktiivissä mainittuihin tarkoituksiin kerättyjä henkilötietoja ei pidä käsitellä eikä käyttää mihinkään muuhun tarkoitukseen.”;

(5) korvataan 6 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kunkin jäsenvaltion on unionin ulkopuolella sijaitsevasta satamasta lähtevien mutta kyseisen jäsenvaltion satamaan saapuvien, kolmannen maan lipun alla purjehtivien matkustaja-alusten osalta vaadittava yhtiöitä varmistamaan, että 4 artiklan 1 kohdan ja 5 artiklan 1 kohdan mukaiset tiedot annetaan 4 artiklan 2 kohdassa ja 5 artiklan 2 kohdassa säädetyllä tavalla.”;

(6) korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Kunkin yhtiön, joka on ottanut vastuun matkustaja-aluksen käytöstä on, jos tämän direktiivin 4 ja 5 artiklan säännökset niin edellyttävät, nimitettävä matkustajarekisterin pitäjä, joka vastaa kyseisissä säännöksissä tarkoitettujen tietojen kirjaamisesta direktiivin 2010/65/EU 5 artiklan nojalla perustetun keskitetyn palvelupisteen kautta tai niiden asettamisesta saataville automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) välityksellä.

Yhtiö ei saa säilyttää edellä 5 artiklan mukaisesti kerättyjä henkilötietoja pidempään kuin on tarpeen tämän direktiivin tarkoitusten toteuttamiseksi eli kunnes tiedot on kirjattu direktiivin 2010/65/EU 5 artiklan nojalla perustetun keskitetyn palvelupisteen kautta. Sanotun kuitenkaan rajoittamatta muita tarkoituksia koskevia ilmoittamisvelvollisuuksia, tiedot on tuhottava, kun niitä ei enää tarvita edellä mainittujen tarkoitusten toteuttamiseksi.

Kunkin yhtiön on varmistettava, että tiedot matkustajista, jotka ovat ilmoittaneet tarvitsevansa hätätilanteessa erityistä huolenpitoa tai apua, on asianmukaisesti kirjattu ja toimitettu aluksen päällikölle ennen matkustaja-aluksen lähtöä.”;

(7) muutetaan 9 artikla seuraavasti:

(a) muutetaan 2 kohta seuraavasti:

– poistetaan a ja b alakohta;

– korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) Jäsenvaltio voi myöntää vapautuksen 5 artiklassa säädetyistä velvoitteista matkustaja-aluksille, jotka purjehtivat yksinomaan suojaisilla merialueilla, joiden lähistöllä etsintä- ja pelastuspalvelut voidaan hoitaa, kahden sataman välisillä matkoilla tai matkoilla, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa.”;

(b) korvataan 3 kohdan a ja b alakohta seuraavasti:

”a) jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle viipymättä päätöksestään myöntää vapautus 5 artiklassa säädetyistä velvoitteista ja perusteltava päätöksensä. Tämä ilmoitus on jätettävä komission kyseistä tarkoitusta varten perustaman ja ylläpitämän tietokannan välityksellä. Komissiolla on 12 a artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä tietokantaan pääsyä koskevista ehdoista.

b) jos komissio kuuden kuukauden kuluessa ilmoituksen antamisesta katsoo, että päätös ei ole perusteltu tai että se voisi vaikuttaa haitallisesti kilpailuun,

komissio voi täytäntöönpanosäädöksellä vaatia, että jäsenvaltio muuttaa päätöstään tai peruuttaa sen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

(c) korvataan 4 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Pyyntö on toimitettava komissiolle 3 kohdassa tarkoitetun tietokannan välityksellä. Jos komissio kuuden kuukauden kuluessa pyynnön tekemisestä katsoo, että poikkeus ei ole perusteltu tai että se voisi vaikuttaa haitallisesti kilpailuun, komissio voi täytäntöönpanosäädöksellä vaatia, että jäsenvaltio muuttaa ehdotettua päätöstään tai peruuttaa sen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

(8) korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tässä direktiivissä vaadittujen kirjaamisvelvollisuuden alaisten tietojen oikeellisuus ja oikea-aikaisuus.

Kunkin jäsenvaltion on nimitettävä viranomainen, jolla on pääsy tässä direktiivissä vaadittuihin tietoihin. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseisellä viranomaisella on hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen välitön pääsy tässä direktiivissä vaadittuihin tietoihin.

Jäsenvaltiot eivät saa säilyttää edellä 5 artiklan mukaisesti kerättyjä henkilötietoja pidempään kuin on tarpeen tämän direktiivin tarkoitusten toteuttamiseksi eli

(a) kunnes aluksen matka on päättynyt turvallisesti; tai

(b) hätätilanteessa tai onnettomuuden jälkeen kunnes mahdollinen tutkinta tai oikeuskäsittely on saatettu päätökseen.

Sanotun kuitenkaan rajoittamatta muita tarkoituksia koskevia ilmoittamisvelvollisuuksia, tiedot on tuhottava, kun niitä ei enää tarvita edellä mainittujen tarkoitusten toteuttamiseksi.”;

(9) korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

1. Tämän direktiivin tarkoitusten toteuttamiseksi vaaditut tiedot on kerättävä ja kirjattava siten, ettei alukseen tulevia ja/tai sieltä poistuvia matkustajia viivytetä aiheettomasti.

2. Tiedonkeruun toistamista on vältettävä samoilla tai samanlaisilla reiteillä.”;

(10) korvataan 12 artikla seuraavasti:

”12 artikla

Komissiolla on 12 a artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä tämän direktiivin muuttamiseksi, jotta 2 artiklassa mainittuihin kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset voitaisiin jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, edellyttäen, että komission arvion perusteella on olemassa riski, että kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset

huonontavat unionin merilainsäädännössä määritellyn meriturvallisuuden tasoa tai että ne ovat ristiriidassa unionin merilainsäädännön kanssa.”;

(11) lisätään 12 a artikla seuraavasti:

”12 a artikla

1. Siirretään komissiolle 9 ja 12 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. Siirretään komissiolle [voimaantulopäivä] alkaen määräämättömäksi ajaksi 9 ja 12 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 ja 12 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevien 9 ja 12 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

7. Delegoitu säädös, jolla kansainvälisiin oikeudellisiin asiakirjoihin tehdyt muutokset jätetään 12 artiklan mukaisesti tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, on annettava vähintään kolme kuukautta ennen kyseisen muutoksen hiljaiselle hyväksymiselle kansainvälisesti asetetun määräajan päättymistä tai päivää, jona tämän muutoksen on tarkoitus tulla voimaan. Jäsenvaltioiden on ennen delegoidun säädöksen voimaantuloa pidättäydyttävä tekemästä aloitteita muutoksen sisällyttämiseksi kansalliseen lainsäädäntöönsä tai sen soveltamiseksi kyseessä olevaan kansainväliseen oikeudelliseen asiakirjaan.”;

(12) muutetaan 13 artikla seuraavasti:

(a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011* 5 artiklaa.

---

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”;

(b) poistetaan 3 kohta;

(13) lisätään 14 a artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Komissio arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja toimittaa sitä koskevat tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään [seitsemän vuotta 3 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetusta päivämäärästä].”.

2 artikla

Muutokset direktiivin 2010/65/EU liitteeseen

Lisätään direktiivin 2010/65/EU liitteessä olevaan A osaan 7 kohta seuraavasti:

”7. Aluksessa olevia henkilöitä koskevat tiedot

Yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä 18 päivänä kesäkuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY (EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35) 4 artiklan 2 kohta ja 5 artiklan 2 kohta.”.

3 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [12 kuukauden kuluttua voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle nämä säännökset kirjallisina.

   Niiden on sovellettava näitä säännöksiä [12 kuukauden kuluttua voimaantulosta].

   Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Osoitukset

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*