

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty i zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich

[COM(2016) 370 final – 2016/171(COD)]

(2017/C 034/29)

Sprawozdawca: **Vladimír NOVOTNÝ**

| | |
|---|---|
| Wniosek o konsultację | Parlament Europejski, 09/06/2016 Rada Unii Europejskiej, 22/06/2016 |
| Podstawa prawna | Art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) [COM(2016) 370 final – 2016/171(COD)] |
| Sekcja odpowiedzialna | Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego |
| Data przyjęcia przez sekcję | 06/10/2016 |
| Data przyjęcia na sesji plenarnej | 19/10/2016 |
| Sesja plenarna nr | 520 |
| Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się) | 205/9/15 |

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES uważa, że proponowana zmiana doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa żeglugi, w szczególności bezpieczeństwa pasażerów na wodach UE, oraz przyczyni się do zwiększenia skuteczności działań ratowniczych w przypadku katastrof statków.

1.2. EKES popiera włączenie informacji dotyczących obywatelstwa do rejestrowanych informacji, co w przypadku katastrof statków pozwoli przyspieszyć przekazywanie rodzinom informacji na temat krewnych, którzy byli na pokładzie, oraz uniknąć niepewności co do losu tych osób.

1.3. Zgodnie z wynikami konsultacji roboczych przeprowadzonych przez Komisję EKES zwraca uwagę na kwestię małych przewoźników i potrzebę ich ochrony przed rosnącą biurokracją. Zdaniem EKES-u wniosek gwarantuje wszystkim przewoźnikom możliwość konkurowania ze sobą nadal na równych warunkach na wodach UE.

1.4. EKES docenia fakt, że do wniosku dotyczącego dyrektywy dołączono plan realizacji, który zawiera wykaz działań potrzebnych do wdrożenia środków upraszczających i w którym wskazano główne techniczne, prawne i odnoszące się do czasu trudności związane z wprowadzeniem tych nowych procedur.

1.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek w sprawie zmiany dyrektywy Rady 98/41/WE jako znaczący wkład we wdrażanie realizowanego przez Komisję programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz programu poprawy otoczenia regulacyjnego UE.

2. Wstęp

2.1. W następstwie kontroli sprawności prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich w UE Komisja Europejska przedstawia zestaw wniosków służących uproszczeniu i usprawnieniu istniejących ram regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich w UE w celu uniknięcia potencjalnego nakładania się obowiązków oraz niespójności pomiędzy różnymi aktami prawnymi, przy jednoczesnym utrzymaniu przepisów UE i zapewnieniu ich prawidłowego stosowania.

2.2. Celem tego zestawu wniosków – w tym wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 2009/45/WE w sprawie wymogów technicznych dla statków pasażerskich, wniosku dotyczącego dyrektywy uchylającej dyrektywę 1999/35/WE w sprawie statków pasażerskich wykonujących regularne usługi oraz przede wszystkim wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich – jest zapewnienie przejrzystych, prostych i zaktualizowanych ram prawnych, które będą łatwiejsze do stosowania, monitorowania i egzekwowania, co pozwoli zwiększyć ogólny poziom bezpieczeństwa w sektorze żegluga.

2.3. Proponowane zmiany zostały przygotowane na podstawie programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) Komisji i przyczyniają się do realizacji programu poprawy otoczenia regulacyjnego UE.

2.4. Wniosek stanowi element realizacji przyjętego przez Komisję Programu lepszego stanowienia prawa przez zapewnienie, by obowiązujące przepisy były jasne i proste; wniosek nie tworzy zbędnych obciążeń i nadąża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Ponadto celem wniosku jest realizacja celów strategii dotyczącej transportu morskiego do 2018 r. przez zapewnienie wysokiej jakości usług promowych w regularnym wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim.

3. Dokument Komisji

3.1. Dyrektywa Rady 98/41/WE przewiduje liczenie i rejestrację wszystkich pasażerów i członków załogi na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów UE lub z tych portów. Zgodnie z obowiązującymi wymogami informacje te należy przechowywać w systemie informacyjnym armatora i powinny one być w każdej chwili łatwo dostępne w celu przekazania ich właściwemu organowi ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnemu za działania poszukiwawczo-ratownicze. Zarejestrowane dane nie zawsze zawierają informacje na temat obywatelstwa (tj. obok nazwiska, wieku i płci), co utrudnia pomoc udzielaną potencjalnym ofiarom i ich krewnym.

3.2. W związku z powyższym przewoźnicy, którzy już przekazują takie dane do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego są objęci obowiązkiem podwójnej sprawozdawczości. Obowiązujące przepisy nie uwzględniają opracowania systemów takich jak SafeSeaNet i krajowy pojedynczy punkt kontaktowy oraz zobowiązują właściwy organ krajowy do skontaktowania się z armatorem w razie sytuacji wyjątkowej. Jest to całkowicie zgodne z założeniami programu REFIT Komisji i ma na celu wykorzystanie potencjału cyfrowego w zakresie rejestrowania, przekazywania, udostępniania i ochrony danych.

3.3. Skuteczne działania poszukiwawczo-ratownicze wymagają natychmiastowego dostępu do dokładnych danych dotyczących osób znajdujących się na pokładzie. Dyrektywa w obecnym brzmieniu nie gwarantuje tego w wystarczającym stopniu. Dlatego Komisja zaproponowała uaktualnienie, sprecyzowanie i uproszczenie istniejących wymogów dotyczących liczenia i rejestracji pasażerów i członków załogi na pokładzie statków pasażerskich w celu podwyższenia poziomu bezpieczeństwa, jaki one zapewniają.

3.4. Zaproponowany wymóg rejestrowania informacji dotyczących osób znajdujących się na pokładzie w istniejącym systemie elektronicznym (który w sytuacji wyjątkowej umożliwi właściwym organom natychmiastowy dostęp do danych) uznaje się za krok naprzód w porównaniu z obecnym poziomem bezpieczeństwa, przy czym nie powoduje on znacznych kosztów dla przewoźników ani upoważnionych organów administracji.

3.5. Komisja Europejska proponuje zlikwidowanie wymogu podwójnego zgłaszania pasażerów i dostosowanie istniejących wymogów w zakresie sprawozdawczości dla wszystkich przewoźników poprzez rejestrowanie – przed opuszczeniem każdego unijnego portu oraz przed wejściem do niego – informacji na temat liczby osób znajdujących się na pokładzie w istniejącym systemie elektronicznym, który w sytuacji wyjątkowej lub w razie wypadku umożliwia natychmiastowe przekazanie danych właściwemu organowi, zamiast wydobywania ich z systemu armatora. Propozycja ta obejmuje także rejestrowanie – przed opuszczeniem każdego unijnego portu docelowego oraz przed wejściem do niego, w przypadku każdego rejsu wykraczającego poza obszar 20 mil morskich – wymaganych informacji dotyczących członków załogi i pasażerów w tym samym systemie, o którym mowa wyżej, zamiast w systemie armatora.

3.6. Ponadto zaproponowano: unikanie powielania i wymóg, zgodnie z którym – w przypadku każdego rejsu wykraczającego poza obszar 20 mil morskich – obywatelstwo pasażerów ma być rejestrowane i przekazywane właściwemu organowi przy użyciu tych samych metod i kryteriów co obowiązujące metody i kryteria służące do rejestrowania i przekazywania wymaganych już danych dotyczących nazwiska, wieku itp.; doprecyzowanie definicji wymogów dotyczących rejestracji pasażerów określonych w dyrektywie 98/41/WE, takich jak długość rejsu; usunięcie z dyrektywy 98/41/WE wymogu dotyczącego zatwierdzania systemów rejestracji pasażerów; usprawnienie mechanizmu sprawozdawczego w zakresie zwolnień/środków równoważnych zgodnie z dyrektywami 2009/45/WE i 98/41/WE. We wniosku doprecyzowano również odpowiednie definicje i wymogi dyrektywy 98/41/WE.

3.7. Wniosek gwarantuje wszystkim przewoźnikom możliwość konkurowania ze sobą nadal na równych warunkach na wodach UE.

4. Uwagi ogólne

4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek w sprawie zmiany dyrektywy Rady 98/41/WE jako znaczący wkład we wdrażanie realizowanego przez Komisję programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz programu poprawy otoczenia regulacyjnego UE.

4.2. EKES uważa, że propozycja zastosowania nowoczesnych technik łączności elektronicznej do celów sprawozdawczości jest odpowiednia, a zastosowanie tych technik pozwoli zwiększyć skuteczność i efektywność systemu rejestracji i zgłaszania osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich.

4.3. EKES uważa, że proponowana zmiana doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa żeglugi na wodach UE oraz przyczyni się do zwiększenia skuteczności działań ratowniczych w przypadku katastrof statków.

4.4. EKES popiera propozycję włączenia informacji dotyczących obywatelstwa do rejestrowanych informacji, co w przypadku katastrof statków pozwoli przyspieszyć przekazywanie rodzinom informacji na temat krewnych, którzy byli na pokładzie, oraz uniknąć niepewności co do losu tych osób.

4.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje podejście Komisji Europejskiej, która w trakcie przygotowywania proponowanej zmiany dyrektywy przeprowadziła ukierunkowane konsultacje ze specjalistami pracującymi w sektorze przewozów morskich oraz przedstawicielami podróżnych. Dokument roboczy Komisji, załączony do wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy Rady 98/41/WE, zawiera podsumowanie i ocenę wyników tych konsultacji. Wnioski z konsultacji włączono do wniosku dotyczącego dyrektywy.

4.6. EKES uważa za konieczne zwiększenie ochrony danych osobowych podlegających rejestracji oraz całkowite zmodernizowanie dyrektywy 98/41/WE stosownie do zmian prawnych w dziedzinie ochrony danych osobowych, a w szczególności rozporządzenia (UE) 2016/679.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. Podobnie jak Komisja Europejska EKES uważa, że należy zrównoważyć ochronę danych osobowych wymogami dotyczącymi ograniczonej dostępności takich danych, które należy przedstawić na żądanie właściwym organom krajowym (mechanizmem wymiany informacji w sytuacjach wyjątkowych lub w następstwie wypadku jest system SafeSeaNet, jak określono w dyrektywie 2002/59/WE). Podobnie jak krajowy pojedynczy punkt kontaktowy, system SafeSeaNet działa w oparciu o unijne przepisy dotyczące ochrony danych osobowych i przewiduje jasno określone prawa dostępu i ochronę. EKES zaleca szczegółowe określenie okresu zatrzymywania we wniosku dotyczącym dyrektywy.

5.2. EKES sądzi, że w proponowanym przekazywaniu danych do krajowego pojedynczego punktu kontaktowego należy w sposób ścisły zagwarantować zgodność z wymogami dotyczącymi poufności (jak określono w art. 8 dyrektywy 2010/65/UE) oraz zgodność przekazywania danych z unijnymi przepisami o ochronie danych osobowych.

5.3. Zgodnie z wynikami konsultacji roboczych przeprowadzonych przez Komisję, EKES zwraca uwagę na kwestię małych przewoźników i potrzebę ich ochrony przed rosnącą biurokracją. Z tego względu EKES popiera wniosek Komisji, który powinien umożliwić małym przewoźnikom spełnienie wymogów dotyczących rejestracji przez wykorzystanie połączenia internetowego jako tańszej i bardziej elastycznej metody lub przez przekazywanie informacji o liczbie pasażerów znajdujących się na pokładzie za pośrednictwem automatycznego systemu informacyjnego, tj. morskiego systemu radiowego opartego na transmisji sygnałów radiowych bardzo wysokiej częstotliwości. Umożliwiłoby to lokalnemu ośrodkowi poszukiwawczo-ratownicemu łatwiejsze wyszukiwanie informacji dotyczących liczby osób znajdujących się na pokładzie, w dowolnym momencie, bez względu na dostępność osoby, z którą należy się skontaktować.

5.4. EKES docenia fakt, że do wniosku dotyczącego dyrektywy dołączono plan realizacji, który zawiera wykaz działań potrzebnych do wdrożenia środków upraszczających i w którym wskazano główne techniczne, prawne i odnoszące się do czasu trudności związane z wprowadzeniem tych nowych procedur.

Bruksela, 19 października 2016 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Georges DASSIS
