



Брюксел, 6.6.2016 г.  
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността, и за изменение на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### 1.1 Основания и цели на предложението

В духа на програмата REFIT на Комисията и програмата за по-добро регулиране, и непосредствено след проверката за пригодност на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби<sup>1</sup>, Комисията излиза с набор от предложения за постигане на идентифицирания потенциал за опростяване.

Целта на настоящото преразглеждане е да се опрости и рационализира съществуващата регулаторна рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби, за i) да се запазят правилата на ЕС там, където са необходими и пропорционални; ii) да се осигури правилното им изпълнение; и iii) да се премахнат евентуалните припокривания на задължения и несъответствия между свързани законодателни актове. Една от главните цели е да се предостави ясна, проста и актуализирана правна рамка, която е по-лесна за изпълнение, наблюдение и правоприлагане, като по този начин се повиши цялостното ниво на безопасност.

Директива 98/41/ЕО на Съвета<sup>2</sup> предвижда преброяване и регистрация на пътниците и екипажа на борда на пътническите кораби, които оперират към и от пристанища на ЕС. Директивата има за цел да гарантира, че безопасността на пътниците не е изложена на риск от надвишаване на максималния разрешен брой лица на борда и че търсенето и спасяването в случай на произшествие може да се извършва по ефективен начин.

Директива 98/41/ЕО беше първият законодателен акт на ЕС, който изисква информация за лицата на борда. При все това от 1998 г. насам влязоха в сила други нормативни актове на ЕС и международни конвенции, занимаващи се с подобни въпроси, и бяха разработени нови технологични системи и решения. Това доведе до все по-сложни и припокриващи се правни разпоредби, третиращи преброяването, регистрацията и докладването на лицата на борда.

При все че ефективните операции по търсене и спасяване изискват незабавен достъп до точни данни по отношение на лицата на борда, това на практика не винаги е така. Съгласно действащите изисквания тази информация трябва да се съхранява в системата на компанията и трябва във всеки един момент да бъде на разположение за предаване на компетентните органи, които отговарят за търсенето и спасяването. Това изискване, което е от 1998 г., не отчита развитието на системи като SafeSeaNet<sup>3</sup> и националната система за обслужване на едно гише<sup>4</sup>, и изисква при настъпването на извънредна ситуация националният компетентен орган да се свърже с корабната компания. Освен

---

<sup>1</sup> Резултатите от която бяха докладвани на Европейския парламент и Съвета на 16 октомври 2015 г. (COM(2015)508).

<sup>2</sup> Директива 98/41/ЕО на Съвета от 18 юни 1998 г. относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки от Общността (ОВ L 188, 2.7.1998 г., стр. 35).

<sup>3</sup> Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

<sup>4</sup> Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

това, записаните данни невинаги включват информация за националността (т.е. освен име, възраст и пол), което прави по-трудно оказването на помощ на пострадалите и техните близки.

В резултат на това операторите, които вече предават такива данни към националната система за обслужване на едно гише, са подложени на режим на двойно докладване. Това беше посочено от държавите членки, които на практика вече използват Директива 2002/59/ЕО, за да изпълняват задълженията си по Директива 98/41/ЕО. Освен това опитът от изпълнението разкри редица неясни определения и по-скоро сложни изисквания, което прави някои от разпоредбите трудни за наблюдение и правоприлагане.

Поради това се предлага да се актуализират, изяснят и опростят съществуващите изисквания за преброяване и регистрацията на пътниците и екипажа на борда на пътническите кораби, като същевременно се повиши нивото на безопасност, което те осигуряват. Това напълно е в съответствие с програмата REFIT на Комисията и има за цел да се възползва от потенциала на цифровизацията на записването, предаването, достъпа и защитата на данните.

Предложението изменя съответните определения и изисквания на Директива 98/41/ЕО.

## **1.2 Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Предложението е напълно съвместимо с предложенията за опростяване, които изменят Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup>, и с новата директива, която заменя Директива 1999/35/ЕО на Съвета<sup>6</sup>. Предложението е в пълно съответствие с препоръките на проверката за пригодност и с Бялата книга от 2011 г. за бъдещето на транспорта<sup>7</sup>, в която се признава необходимостта от модернизирани на действащата законодателна рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби.

## **1.3 Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението е в изпълнение на програмата за по-добро регулиране на Комисията, като гарантира, че съществуващото законодателство е просто и ясно, не създава излишна тежест и е в крак с политическото, общественото и технологичното развитие. То също така е в изпълнение на целите на стратегията за морски транспорт от 2018 г.<sup>8</sup>, като осигурява качествени фериботни услуги за редовния, вътрешен за ЕС, пътнически транспорт.

<sup>5</sup> Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1).

<sup>6</sup> Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1).

<sup>7</sup> Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011) 0144).

<sup>8</sup> Съобщение на Комисията до Европейския Парламент, Съвета, Европейския Икономически и Социален Комитет и Комитета на Регионите — Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г. (COM (2009)0008).

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

### **2.1 Правно основание**

Като се има предвид, че предложението заменя сега действащата директива, правното основание остава член 100, параграф 2 отДФЕС (предишен член 80, параграф 2 от ДЕО), който предвижда мерки в сферата на морския транспорт.

### **2.2 Субсидиарност**

По искане на държавите членки<sup>9</sup> законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби като цяло беше моделирано и оформено съобразно международните изисквания и в отговор на редица големи произшествия. Въпреки че изискванията за информация за пътниците бяха приети на международно ниво, това не е така за пътническите кораби, които осъществяват вътрешни плавания.

Предложението осигурява общо и последователно прилагане на изискванията за регистрация, установени с Директива 98/41/ЕО за всички кораби, които оперират към и от пристанища на ЕС — нещо, което не би могло да бъде постигнато с едностранни действия на равнище държава членка. То гарантира, че Директива 98/41/ЕО не изостава от правното и технологичното развитие и поради това продължава да повишава безопасността и да улеснява операциите по търсене и спасяване в случай на произшествие.

Предложението гарантира също, че конкуренцията във водите на ЕС продължава да се извършва на равни начала за всички оператори, независимо от тяхната националност или флага, под който плават техните кораби и други плавателни съдове, и без разграничение между международни и вътрешни рейсове. В същото време предложението изяснява условията за дерогация от изискванията на Директива 98/41/ЕО, когато такава се налага от местните работни условия.

### **2.3 Пропорционалност**

С оглед на последните технологични и правни развития предложението за премахване на остарелите изисквания, за премахване на припокриването и за изясняване на неясните изисквания се счита за единствения пропорционален и съгласуван вариант. То гарантира, че настоящото високо ниво на безопасност се запазва и допълнително се повишава чрез използването на средства за електронно предаване на данни.

По-конкретно, за изискването за записване на информацията за лицата на борда в съществуваща електронна система (която при извънредна ситуация позволява незабавен достъп на компетентните органи до данните) се счита, че представлява голям скок в сравнение със сегашното ниво на безопасност, без да се пораждат значителни разходи за операторите или националните администрации.

В този контекст изискването да се одобряват системите за регистрация на пътниците е доказало, че генерира значително работно натоварване за някои национални администрации. Такова работно натоварване и съответните разходи бяха оценени като явно прекомерни по отношение на неговия тесен обхват, като се има предвид неговото частично припокриване с Кодекса ISM и като се има предвид трудността да се провери

---

<sup>9</sup> Резолюция на Съвета от 22 декември 1994 г. относно безопасността на пътнически фериботи тип ро-ро, (94/С 379/05), ОВ № С 379, 31.12.94 г., стр. 8.

одобрението при липсата на каквито и да било сертификати. Изискването към компаниите за въвеждане на свои системи за регистрация на пътници следва да бъде премахнато и вниманието да се съсредоточи върху резултатността на регистрацията, т.е. върху точността и своевременността на записването на данните в съществуващите електронни системи.

Както още показва опитът, от изключителна важност е на много ранен етап след произшествието да е налична информация не само за броя на лицата на борда и техния списък, но и тяхната националност. Поради това се предлага такава информация да се регистрира въз основа на собственоръчна декларация на пътниците, както в момента се прави за друга информация. Това ще гарантира, че тези оператори, които в момента не записват такава информация, ще имат нулеви или много малки разходи за тези допълнителни данни.

## **2.4 Избор на инструмент**

В съответствие с принципа на пропорционалност директивата остава най-подходящата форма за постигане на поставените цели. Тя определя общи принципи и хармонизирано ниво на безопасност, осигурява правоприлагането на правилата, но оставя на всяка държава членка избора на практическите и техническите процедури, които да се прилагат. По този начин тя оставя на всяка държава членка отговорността за вземането на решение относно инструментите за изпълнението, които най-добре да съответстват на нейната вътрешна система.

В тази връзка беше установено, че най-подходящото правно решение е предложение за изменение на Директива 98/41/ЕО. Алтернативният вариант за предложение на нова директива беше отхвърлен въз основа на ограничения брой ясно разграничени промени на настоящата директива.

## **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИТЕ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

### **3.1 Последващи оценки / проверки за пригодност на действащото законодателство**

Проверката за пригодност показва, че ключовите цели на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби, свързани с безопасността на пътниците и с вътрешния пазар, като цяло са постигнати и продължават да бъдат много важни. Правната рамка на ЕС относно безопасността на пътническите кораби доведе до общо ниво на безопасност на пътническите кораби в ЕС и до равни условия на конкуренция между операторите, както и до увеличаване на прехвърлянията на кораби между държавите членки. Проверката за пригодност също така показва, че съществува възможност за допълнително повишаване на нивото на безопасност, а също така и на ефективността и пропорционалността на някои от регулаторните изисквания. В редица области бяха направени препоръки за опростяване, изясняване и отмяна на редица неясни, остарели или припокриващи се изисквания:

- a) Премахване на изискването за двойно докладване на пътниците и уеднаквяване на съществуващите изисквания за докладване за всички оператори, като се предвиди:

- Преди заминаването и преди пристигането в пристанище на ЕС, записване на информация за броя на лицата на борда в съществуваща електронна система, която в случай на извънредна ситуация или произшествие позволява незабавно предаване на данни към компетентния орган, а не в системата на компанията.
  - Преди заминаването и преди пристигането в пристанище на ЕС, записване — за всяко пътуване над 20 морски мили — на необходимата информация за екипажа и пътниците в същата, посочена, по-горе система, вместо в системата на компанията. Изясняване на определенията във връзка с изискванията за регистрация на пътници в Директива 98/41/ЕО, например за дължината на пътуването.
- б) Избягване на припокривания и въвеждане на изискване — за всяко пътуване над 20 морски мили — регистриране и предаване на компетентния орган на гражданството на пътниците, като се използват същите средства и критерии като въведените за записване и предаване на вече изискваната информация относно име, възраст и др.
- в) Изясняване на определенията във връзка с изискванията за регистрация на пътници в Директива 98/41/ЕО, например за дължината на пътуването.
- г) Премахване в Директива 98/41/ЕО на изискването за одобряване на системите за регистрация на пътници.
- д) Рационализиране на механизма за докладване на освобождаванията/еквивалентните мерки съгласно Директива 2009/45/ЕО и Директива 98/41/ЕО.

### **3.2 Консултации със заинтересованите страни**

Като се има предвид техническият характер на планираните предложения, за най-подходящ инструмент бяха избрани целевите консултации. Консултации с национални експерти бяха проведени в рамките на експертната група по безопасността на пътническите кораби. Беше организиран работен семинар, на който за участие бяха поканени държавите членки, както и представители на отрасъла и на организациите на пътниците. Планираните мерки бяха представени на редица мероприятия. В допълнение, пътната карта, публикувана на уебсайта Еуропа<sup>10</sup>, дава възможност на всички заинтересовани страни да представят обратна информация посредством онлайн формуляр за отговор.

Обобщение на консултациите, както и подробна обратна информация относно коментарите, направени в процеса на консултации, са представени в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението. Планираните мерки за опростяване бяха подкрепени от голямата част от националните експерти, макар че бяха направени редица коментари по отношение на точната формулировка на някои от предложенията. Поради това беше извършен внимателен преглед на всички предложени изменения и предложенията бяха изменени по целесъобразност. В допълнение, от някои експерти бяха повдигнати въпроси относно практическите и техническите аспекти, свързани с изпълнението, които са разгледани в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението, и са включени в плана за изпълнението.

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

Заинтересовани страни от отрасъла настояха основните принципи на сегашната правна рамка да останат непроменени (по-точно по отношение на собственооръчното деклариране на данните на пътниците), докато асоциацията на пътниците призова за повишаване на нивото на безопасност и предупреди срещу неговото понижаване. Поради това предложението гарантира, че съществуващото ниво на безопасност се запазва и доколкото е възможно в рамките на опростяването, се повишава (напр. като се използват съществуващите електронни системи и като се поясни начинът, по който следва да се изчислява прагът от 20 морски мили).

### **3.3 Събиране и използване на експертни мнения**

Настоящият преглед е въз основа главно на данните, събрани в процеса на проверката за пригодност, както е посочено в Работния документ на службите на Комисията „Адаптиране на курса: Проверка за пригодност на законодателството относно безопасността на пътническите кораби“, приет на 16 октомври 2015 г.<sup>11</sup>

В допълнение на данните и консултациите, проведени в рамките на проверката за пригодност, изготвянето на настоящото предложение за опростяване налагаше принос от технически и правни специалисти по отношение на конкретните формулировки на техническите определения и изготвянето на ясни правно издържани текстове. Тези експертни мнения бяха събрани вътрешно, в сътрудничество с Европейската агенция за морска безопасност и експертната група по безопасността на пътническите кораби. По тях е докладвано в работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението.

### **3.4 Оценка на въздействието**

Предложението представлява непосредствен отговор на проверката за пригодност, която подробно определи въпросите за опростяване и направи оценка на потенциала за опростяване. Както беше подчертано в пътната карта, не се очаква планираните мерки да доведат до някакви значителни въздействия (т.е. освен тези, които не могат да бъдат измерени, като правна яснота, сигурност или простота) или не са намерени съществено различаващи се решения. В съответствие с насоките на Комисията за по-добро регулиране не е извършвана пълна оценка на въздействието.

При все това предложението за опростяване се придружава от работен документ на службите на Комисията, който припомня препоръките от проверката за пригодност и обяснява обосновката на предложените решения както от техническа, така и от правна гледна точка. Той включва обобщение и обратната информация от консултациите със заинтересованите страни, проведени в подкрепа на тази инициатива. Приложен е също така и план за изпълнението.

### **3.5 Пригодност и опростяване на законодателството**

Главната цел на настоящото предложение е да се гарантира, че съществуващото законодателство е пригодно за целта. Използването на наличните средства за електронна комуникация ще позволи постигането на целите на политиката по по-ефективен и по-ефикасен начин. Потенциалът за опростяване предимно се състои от премахване на припокриването в задълженията за докладване, непропорционалните

---

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

изисквания и въздействията, които не могат да бъдат измерени, като правна яснота, сигурност и простота.

Изискванията за двойно докладване от страна на операторите, които вече предават данни за пътниците и екипажа на националната система за обслужване на едно гише, представляват допълнителна и ненужна тежест за отрасъла. За операторите (по принцип по-малките), които все още не използват системите, упоменати по-горе, се предвижда по-лек режим. Тези компании извършват дейност предимно в сферата на много късите вътрешни пътувания (т.е. записване на информация само за броя на лицата на борда) и не разполагат с компютърни системи или интернет връзка.

С цел да се избегне всяко евентуално увеличение на разходите за тези оператори, се предвижда те да имат избор да предават броя на лицата на борда чрез автоматизираната информационна система, която представлява предавателна система за морския транспорт, използваща радио сигнали с много висока честота. Това би позволило на местните центрове за търсене и спасяване лесно да намират броя на лицата на борда във всеки един момент, независимо дали е налично лице за контакт.

На държавите членки ще им бъде спестено одобряването на система на компанията за регистрацията на пътниците, въпреки че те ще продължат да отговарят за осигуряване на електронно събиране и записване на информацията по точен и навременен начин.

### **3.6 Основни права**

Предложението не въвежда допълнителни категории или промяна на категориите лични данни, които трябва да бъдат събирани и записвани съгласно съществуващите изисквания на Директива 98/41/ЕО. Единственото изключение в това отношение е информацията за националността на лицата на борда, която поради обяснените по-горе причини се предлага да бъде добавена към информацията, която вече се записва (т.е. фамилните имена на лицата на борда, малките им имена или инициалите, пола, посочване на възрастовата категория, към която лицето принадлежи, или възрастта, или годината на раждане, и по преценка на пътника, информация, свързана с нуждата от специални грижи или помощ при извънредна ситуация).

Въпреки това Директива 98/41/ЕО е необходимо да бъде модернизирана в съответствие с развитието на правната база в областта на защитата на личните данни, и по-специално Регламент (ЕС) № XXX/2016<sup>12</sup>. В тази връзка, при все че категориите данни, целта и получателите, са ясно определени, срокът на съхранение на данните не е. Директива 98/41/ЕО изисква от компаниите да не съхраняват лични данни по-дълго, отколкото е необходимо за целите на същата директива, но не се посочва каква следва да е продължителността на този период. Опитът от изпълнението показва, че срокът на съхранение на данните значително се различава между държавите членки — като се започне от няколко часа и седмици, и се стигне до месеци след (успешното) завършване на пътуването. Ето защо се предлага да се определи срока на съхранение в тази директива (без да се засягат други правни изисквания, когато такива данни се събират за други цели с различен срок на съхранение).

Освен това, въпреки че директивата гласи, че регистрационните системи на компаниите трябва да бъдат защитени срещу случайно или неправомерно унищожаване или загуба

---

<sup>12</sup> Да се добави позоваване след приемането на акта.



и непозволена промяна, разкриване на информация или достъп, тя не се позовава на правото на ЕС относно защитата на личните данни и не включва никакви гаранции относно достъпа до личните данни. В това отношение се счита, че предложението осигуряват съществено подобрене на защитата на личните данни.

В допълнение, с предложението се заменя изискването компанията да съхранява личните данни с изискването тези данни да се предават към съществуваща електронна система, предназначена за тази цел (и да се заличат личните данни, когато предаването приключи). Предложеното предаване на данни към националната система за обслужване на едно гише служи на изискванията за поверителност (както са определени в член 8 от Директива 2010/65/ЕС) и е в съответствие със законодателството на ЕС в областта на защитата на личните данни. То също така предвижда ограничен достъп до данните, които ще се предоставят на съответните национални органи при поискване (обменният механизъм в случай на извънредна ситуация или на произшествие е системата SafeSeaNet, както е дефинирана в Директива 2002/59/ЕО). Както и националната система за обслужване на едно гише, системата SafeSeaNet е подчинена на правото на ЕС в областта на защитата на личните данни и предвижда ясно определени права относно сигурността и достъпа.

Съответните национални органи, на които за целите на настоящата директива се предоставя достъп, са органите за търсене и спасяване, определени от държавите членки. При поискване, при настъпването на извънредна ситуация или на произшествие органите, провеждащи операцията по търсене и спасяване получават незабавен достъп до информацията, докладвана в съответствие с Директива 98/41/ЕО.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

#### **5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

##### **5.1 Планове за изпълнението и условия за наблюдение, оценка и докладване**

Предложението е придружено от план за изпълнението, който съдържа списък на действията, необходими за изпълнението на мерките за опростяване, и определя основните технически, правни и времеви предизвикателства пред изпълнението.

Определени са подходящите условия за наблюдение и докладване, без да се създават нови задължения за докладване и административна тежест. Ключовата информация за флота, произшествията и съответствието ще се събира със съдействието на ЕАМБ, експертната група по безопасността на пътническите кораби и въз основа на базата данни на Европейската информационна платформа за морски произшествия (EMCIP). Като се има предвид, че пълният цикъл на предвидените посещения на ЕАМБ във връзка с изпълнението се очаква да продължи 5 години, интервалът на цикъла на оценяване на законодателството на ЕС относно безопасността на пътническите кораби следва да бъде определен на 7 години.

##### **5.2 Обяснителни документи**

Не се изискват обяснителни документи, тъй като мерките за опростяване не са съществени или от сложно естество.

### **5.3 Подробно разяснение на конкретни разпоредби на предложението**

#### **Определения и обхват**

Член 2 се изменя, за да се уеднаквят във възможно най-голяма степен определенията с предложението за изменение на Директива 2009/45/ЕО и с предложението за нова директива, която да замени Директива 1999/35/ЕО, и да се приведе в съответствие отговорността на регистратора на пътници с предложението за премахване на изискването информацията, изисквана с тази директива, да се съхранява от компанията.

Член 3 се изменя, за да се изясни обхватът на директивата и да се приведе в съответствие с определението за пристанищни зони, както са дефинирани в съответствие с предложението за изменение на Директива 2009/45/ЕО.

#### **Информация за лицата на борда**

Член 4 се изменя, за да замени изискването за съхраняване на информация за броя на лицата на борда в компанията, като тази информация се записва в националната система за обслужване на едно гише или се предава посредством системата за автоматична идентификация (AIS).

Член 5 се изменя, за да се включи информацията за гражданството на лицата на борда и да се замени изискването за съхраняване на списъците на пътниците и екипажа от компанията, като тази информация се записва в националната система за обслужване на едно гише. Списъкът на изискваните данни е опростен, изяснен и приведен в съответствие, доколкото е възможно, с изискванията за докладване в националната система за обслужване на едно гише.

Член 6 се изменя, за да се приведе в съответствие позоваването с предложените средства за предаване на данни и да се изяснят отговорностите на държавите членки по отношение на пътническите кораби, които плават под флага на трета държава.

#### **Компании**

Член 8 се изменя, за да се отрази новата роля на регистратора на пътници (т.е. не да съхранява, а да предава данните) и да се премахне изискването компанията да създава система за регистрация на пътниците. Той се изменя също така, за да отрази законодателството на ЕС в областта на защитата на личните данни и уточнява, че след като бъдат предадени на системата за обслужване на едно гише, личните данни трябва да бъдат унищожени от компанията (без да се засягат други задължения за докладване).

#### **Освобождавания**

Член 9 се изменя, за да се премахне остарялото позоваване на освобождаването за редовните линии, които преминават през пролива Месина. В светлината на въвеждането на електронното предаване на данни и с оглед на предложената гъвкавост за предаването на броя на лицата на борда, член 9 се изменя, за да се премахне възможността операторите да се освобождават от предаване на компетентните органи на броя на лицата на борда.

Член 9 се изменя също така, за да се гарантира, че критериите за освобождаване отразяват близостта на средствата за търсене и спасяване, които вече не са включени в новото определение на защитени морски зони. Накрая, член 9 се изменя, за да се опрости уведомяването за освобождаванията, като се използва база данни, която се създава и поддържа за целта, и за да се уеднаквят процедурите по обжалване на освобождавания в рамките на настоящата директива и с Директива 2009/45/ЕО.

## **Държави членки**

Член 10 се изменя, за да се приведе в съответствие отговорността на държавите членки с предложените средства за предаване на данни и да се отрази правото на ЕС в областта на защитата на личните данни, като се уточнят условията за обработването на данните от държавите членки, правата за достъп и сроковете за съхранение на данните.

## **Допълнителни разпоредби**

Член 11 се изменя, за да се премахнат изискванията към системите за регистрация на компаниите, които с предложението стават излишни. Съответният член 12, параграф 1 се заличава.

## **Процедура на комитет и процедура за изменение**

Членове 12 и 13 се привеждат в съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз. Поради същата причина се добавя член 12а (упражняване на делегирането на правомощия).

## **Разпоредби за извършването на оценка**

Добавя се член 14а, за да се определят разпоредбите за извършване на оценка.

## **Изменение на приложението към Директива 2010/65/ЕС**

Предложението включва допълнително изменение на част А на приложението към Директива 2010/65/ЕС, наложено от промените в Директива 98/41/ЕО.

Предложение за

## ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 98/41/ЕО на Съвета относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки на Общността, и за изменение на Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>13</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>14</sup>,

като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Точната и навременна информация за броя на лицата на борда на даден кораб или за тяхната самоличност е от съществено значение за подготовката и ефикасността на операциите по издирване и спасяване. В случай на произшествие в морето пълното и цялостно сътрудничество между компетентните национални органи на засегнатата държава или държави, корабния оператор и техните представители могат значително да допринесат за ефективността на намесата на компетентните органи. Някои аспекти на това сътрудничество са регламентирани с Директива 98/41/ЕО на Съвета<sup>15</sup>.
- (2) С оглед на резултатите от проверката за пригодност<sup>16</sup> по програмата за регулаторна пригодност (REFIT) и на опита от изпълнението, който показва, че информацията относно лицата на борда невинаги е лесно достъпна за компетентните органи, настоящите изисквания на Директива 98/41/ЕО следва да бъдат приведени в съответствие с изискванията за докладване на данни по електронен път, като така станат по-ефективни и по-малко обременяващи. Цифровизацията ще позволи също така да се ускори използването на

<sup>13</sup> ОВ С, г., стр. .

<sup>14</sup> ОВ С, г., стр. .

<sup>15</sup> Директива 98/41/ЕО на Съвета от 18 юни 1998 г. относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки от Общността (ОВ L 188, 2.7.1998 г., стр. 35).

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

информация относно значителен брой пътници при настъпване на извънредна ситуация или на произшествие.

- (3) През последните 17 години е постигнато значително технологично развитие на средствата за съобщаване и съхранение на данни за движението на корабите, които позволяват използването на системи за автоматична идентификация (AIS) на борда на кораби с цел засилено наблюдение на корабите. В резултат на това разходите, свързани с оборудването за осъществяване на тези функции, значително намаляха. По протежение на европейските брегове бяха създадени редица системи за задължително докладване от страна на корабите в съответствие с основните правила, изработени от Международната морска организация (ММО). Правото на Съюза и националните законодателства осигуряват съответствието на корабите с изискванията за докладване, които са въведени с тези системи.
- (4) Станаха възможни събирането, предаването и споделянето на свързани с корабите данни, и това беше опростено и хармонизирано чрез националната система за обслужване на едно гише, посочена в Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup> и чрез системата SafeSeaNet, посочена в Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>18</sup>. Поради това информацията относно лицата на борда, изисквана от Директива 98/41/ЕО, следва да се записва в националната система за обслужване на едно гише, която при извънредна ситуация или произшествие позволява лесен достъп на компетентните органи до данните.
- (5) С цел да се осигури спазване на принципа на пропорционалност по-малките оператори, които все още не използват националната система за обслужване на едно гише и чиято дейност предимно е съсредоточена върху много къси вътрешни пътувания под 20 морски мили (т.е. длъжни са да записват само броя на лицата на борда), следва да могат да избират по какъв начин да предоставят тази информация — посредством националната система за обслужване на едно гише или чрез AIS.
- (6) С цел да се намали тревогата на роднините в случай на произшествие, както и ненужното забавяне на консулската помощ и другите услуги, съобщаваните данни следва да включват информация относно гражданството на лицата на борда. Списъкът на изискваните данни за пътуванията над 20 морски мили следва да бъде опростен, изяснен и приведен в съответствие, доколкото е възможно, с изискванията за докладване в националната система за обслужване на едно гише.
- (7) Като се вземе предвид наличието на електронни средства за записване на данни и фактът, че личните данни във всички случаи следва да се събират преди отпътуването на кораба, 30-минутното закъснение, което понастоящем се предвижда от Директива 98/41/ЕО, следва да се разглежда като максимално допустимо и да се използва само в изключителни случаи.

---

<sup>17</sup> Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

<sup>18</sup> Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

- (8) За да се повиши правната яснота и съгласуваността със свързаното законодателство на Съюза и особено с Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, редица остарели, неясни и объркващи позовавания следва да бъдат актуализирани или заличени. Понятието „морски“ пътнически кораб следва да се замени с „пътнически кораб“, а понятието „защитена морска зона“ следва да се замени с ясно определени морски зони, посочени от държавите членки в съответствие с Директива 2009/45/ЕО. Определението за „регистратор на пътници“, следва да се измени, за да се отразят новите задължения, които вече не включват съхраняване на информацията. Съответните изисквания за системите за регистрация на пътниците на компаниите следва да бъдат заличени.
- (9) Държавите членки следва да продължат да носят отговорност за осигуряване на спазването на изискванията за регистрация по Директива 98/41/ЕО, особено по отношение на точността и навременното регистриране на данните. В това отношение следва да се извършват проверки по подобие на проверките на случаен принцип, предвидени понастоящем за системите за регистрация на компаниите.
- (10) Доколкото мерките водят до обработка на лични данни, тя се извършва в съответствие със законодателството на Съюза за защитата на личните данни<sup>20</sup>. По-специално, личните данни, събирани за целите на Директива 98/41/ЕО, не следва да се обработват и използват за други цели, и следва да не се съхраняват по-дълго от необходимото за целите на Директива 98/41/ЕО, както е посочено в нея.
- (11) С оглед на принципа на пропорционалност и предвид факта, че е в интерес на пътника да предостави вярна информация, сегашният метод за събиране на лични данни, основан на лично деклариране от страна на пътниците, е достатъчен за целите на Директива 98/41/ЕО. В същото време електронните средства за регистриране и проверка на данни следва да гарантират, че информацията, регистрирана за всяко лице на борда, е единствена.
- (12) С цел да се повиши прозрачността и да се улесни уведомяването от страна на държавите членки за освобождавания и искания за дерогация, Комисията следва да създаде и поддържа подходяща за целта база данни. Тя следва да включва мерките, за които е изпратено уведомление, в проектната и в приетата им форма.
- (13) С оглед на промените, въведени с Договора за функционирането на Европейския съюз, следва съответно да се актуализират правомощията, предоставени на Комисията за изпълнението на Директива 98/41/ЕО. Актовете за изпълнение

---

<sup>19</sup> Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби (ОВ L 163, 25.6.2009 г., стр. 1).

<sup>20</sup> По-специално Регламент (ЕС) № /2016 от XXX г. (номерът и датата да се добавят след официалното приемане) на Европейския парламент и на Съвета относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни (общ регламент относно защитата на данните) (позоваването на ОВ да се добави след официалното приемане) и Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

следва да се приемат в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>21</sup>.

- (14) С цел да се вземат предвид развитието на международно ниво и да се повиши прозрачността, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията по отношение на изключването, ако е необходимо, на изменения на международните инструменти от обхвата на настоящата директива и на установяването на условия за достъп до базата данни, поддържана от Комисията, за подаването на уведомления от страна на държавите членки за освобождавания и на искания за дерогация. От особена важност е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище, като консултациите се проведат в съответствие с принципите, определени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. В частност, за осигуряването на равно участие в изготвянето на делегирани актове, е необходимо Европейският парламент и Съветът да получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, а техните експерти систематично да имат достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, на които се разисква изготвянето на тези делегирани актове.
- (15) С оглед на пълния цикъл на посещенията за наблюдение от страна на Европейската агенция за морска безопасност Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 98/41/ЕО не по-късно от [седем години след датата, посочена в член 3, параграф 1, втората алинея] и да докладва за това на Европейския парламент и Съвета. Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.
- (16) За да се отразят промените, внесени в Директива 98/41/ЕО, в списъка на формалностите за докладване, посочен в част А на приложението към Директива 2010/65/ЕС, следва да се включи информация за лицата на борда.
- (17) Поради това директиви 98/41/ЕО и 2010/65/ЕС следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### *Член 1*

#### **Изменения на Директива 98/41/ЕО**

Директива 98/41/ЕО се изменя, както следва:

- (1) Член 2 се изменя, както следва:
  - а) второто тире се заменя със следното:

„— „пътнически кораб“ означава вид кораб или високоскоростен плавателен съд, който превозва повече от 12 пътници,“;
  - б) шестото тире се заменя със следното:

<sup>21</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

“— „регистратор на пътници“ означава отговорно лице, определено от компанията да изпълнява задълженията по Кодекса ISM, или лице, определено от компанията като отговорно за предаване на информацията за лицата, които са се качили на борда на пътнически кораб на компанията,“;

в) деветото тире се заменя със следното:

„— „защитена морска зона“ означава морска зона, в която могат да оперират кораби от клас D и която е включена в списъка по член 4, параграф 2 от Директива 2009/45/ЕО,“;

г) в десетото тире уводната фраза се заменя със следното:

„— „редовна услуга“ означава поредица от плавания на кораб, обслужващи две или повече едни и същи пристанища, или поредица от пътувания от и до едно и също пристанище без междинни спирания, или:“;

д) единадесетото тире се заменя със следното:

„— „трета страна“ означава държава, която не е държава членка,“;

е) добавя се следното дванадесето тире:

„— „пристанищна зона“ означава зоната, определена в член 2, буква с) от Директива 2009/45/ЕО,“;

ж) добавя се следното тринадесето тире:

„— „яхта / плавателен съд за развлечение“ означава плавателен съд, независимо от начина на задвижване, който не превозва товари и повече от 12 пътници и не извършва търговска дейност.“;

(2) Член 3 се изменя, както следва:

а) първото тире се заменя със следното:

„— военни кораби и десантни кораби,“;

б) второто тире се заменя със следното:

„— яхти и плавателни съдове за развлечение,“;

в) добавя се следното трето тире:

„— пътнически кораби, действащи изключително в пристанищни зони.“;

(3) в член 4 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Преди пътническият кораб да отплава, броят на лицата на борда се съобщава на капитана на кораба и се записва в системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 5 от Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета\*, или се предоставя на определения орган посредством система за автоматична идентификация (AIS).

---

\* Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки и за отмяна на Директива 2002/6/ЕО (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).“;



(4) Член 5 се заменя със следното:

*„Член 5*

1. Следната информация се записва по отношение на всеки пътнически кораб, който отплава от пристанище, разположено в държава членка, за да извърши пътуване, при което изминатото разстояние от мястото на отплаване до следващото пристанище, в което влезе, надхвърля 20 мили:

- фамилните имена на лицата на борда,
- първите им имена,
- полът им,
- гражданството им,
- годината им на раждане,
- а при желание на пътника, и информация, свързана с нуждата от специални грижи или помощ в извънредни ситуации.

2. Тази информация се събира преди отплаването и се записва в системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 5 от Директива 2010/65/ЕС, при отплаването на пътническия кораб, но в никакъв случай по-късно от тридесет минути след неговото отплаване.

3. Личните данни, събирани за целите на настоящата директива, следва да не се обработват и използват за каквито и да било други цели.“;

(5) в член 6 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всяка държава членка по отношение на всеки пътнически кораб, който плава под флага на трета страна и отплава от пристанище, разположено извън Съюза, и трябва да влезе в пристанище, което се намира в тази държава членка, изисква компанията да гарантира, че информацията, посочена в член 4, параграф 1 и член 5, параграф 1 е предоставена, както е определено в член 4, параграф 2 и член 5, параграф 2.“;

(6) Член 8 се заменя със следното:

*„Член 8*

Всяка компания, поемаща отговорността за експлоатацията на пътнически кораб, определя, когато се изисква по силата на членове 4 и 5 от настоящата директива, регистратор на пътниците, който отговаря за записването на информацията, посочена в тези разпоредби в системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 5 от Директива 2010/65/ЕС, или я предоставя посредством система за автоматична идентификация (AIS).

Личните данни, събрани в съответствие с член 5, не се съхраняват от компанията по-дълго, отколкото е необходимо за целите на настоящата директива, а именно до момента, в който данните се запишат в системата за обслужване на едно гише, създадена съгласно член 5 от Директива 2010/65/ЕС. Без да се засягат други задължения за докладване, след като информацията повече не е необходима за тази цел, тя се унищожава.

Всяка компания осигурява, че информацията относно пътниците, които са декларирали нужда от специални грижи или помощ в извънредни ситуации, е надлежно записана и съобщена на капитана преди отплаването на пътническия кораб.“;

(7) Член 9 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се изменя, както следва:

– букви а) и б) се заличават;

– буква в) се заменя със следното:

„в) дадена държава членка може да освободи от задълженията, определени в член 5, пътническите кораби, плаващи изключително в защитени морски зони, за които е осигурена близост на средствата за търсене и спасяване, и плаващи между две пристанища или от и до същото пристанище без междинно спиране.“;

б) в параграф 3 букви а) и б) се заменят със следното:

„а) държавата членка без забавяне уведомява Комисията за своето решение да предостави освобождаване от задълженията, определени в член 5, като посочи основателни причини за освобождаването. Уведомяването се извършва посредством база данни, създадена и поддържана за целта от Комисията. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 12а по отношение на условията за достъп до тази база данни;

б) ако в рамките на шест месеца от такова уведомяване Комисията прецени, че това решение е неоправдано или може да има вредно влияние върху конкуренцията, тя може, посредством акт за изпълнение, да изиска от държавата членка да измени или оттегли своето решение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.“;

в) в параграф 4 третата алинея се заменя със следното:

„Искането се подава до Комисията посредством базата данни, посочена в параграф 3. Ако в рамките на шест месеца от такова искане Комисията прецени, че дерогацията е неоправдана или може да има вредно влияние върху конкуренцията, тя може, посредством акт за изпълнение, да изиска от държавата членка да измени или да не приема предложеното решение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.“;

(8) Член 10 се заменя със следното:

#### *„Член 10*

Държавите членки проверяват точността и навременността на регистрирането на данните, изисквано от настоящата директива.

Всяка държава членка определя органа, който ще има достъп до информацията, изисквана съгласно настоящата директива. Държавите членки гарантират, че при настъпване на извънредна ситуация или на произшествие определеният орган има незабавен достъп до информацията, изисквана съгласно настоящата директива.

Личните данни, събрани съгласно член 5, не се съхраняват от държавите членки по-дълго, отколкото е необходимо за целите на настоящата директива, т.е.:

- а) до момента на безопасното приключване на въпросното пътуване на кораба; или
- б) в случай на извънредна ситуация или на произшествие, до приключване на евентуалното разследване или съдебно производство.

Без да се засягат други задължения за докладване, след като информацията повече не е необходима за тези цели, тя се унищожава.

- (9) Член 11 се заменя със следното:

*„Член 11*

1. За целите на настоящата директива, необходимите данни се събират и записват по начин, който не причинява ненужни закъснения при качването и/или слизането на пътниците от плавателния съд.
2. Многократното събиране на данни по същия или подобни маршрути се избягва.“;

- (10) Член 12 се заменя със следното:

*„Член 12*

Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 12а, които изменят настоящата директива с цел да се изключи от приложното ѝ поле всяко изменение на международните инструменти, посочени в член 2, само ако въз основа на оценка на Комисията, съществува явен риск, че изменението на международния инструмент ще понижи стандарта на морската безопасност, постигнат от морското законодателство на Съюза, или ще бъде несъвместимо с него.“;

- (11) създава се следният член 12а:

*„Член 12а*

1. Правомощието да приема делегираните актове, посочено в членове 9 и 12, се предоставя на Комисията при условията, определени в настоящия член.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 9 и 12, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила].
3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 9 и 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди да приеме делегиран акт Комисията се консултира с експертите, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно членове 9 и 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

7. Делегиран акт, изключващ в съответствие с член 12 от обхвата на настоящата директива изменение на международни инструменти, се приема най-малко три месеца преди изтичането на международно установения срок за мълчаливото приемане на съответното изменение или датата, предвидена за влизане в сила на това изменение. В периода, предхождащ влизането в сила на такъв делегиран акт, държавите членки се въздържат от всякакви инициативи, целящи включване на изменението в националното законодателство или прилагане на изменението на съответния международен инструмент.“;

(12) Член 13 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета\*.

---

\* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“;

б) параграф 3 се заличава;

(13) създава се следният член 14а:

#### *„Член 14а*

Комисията оценява изпълнението на настоящата директива и представя на Европейския парламент и на Съвета резултатите от оценката не по-късно от [седем години след датата, посочена в член 3, параграф 1, втората алинея].“.

#### *Член 2*

#### **Изменения на приложението към Директива 2010/65/ЕС**

В част А на приложението към Директива 2010/65/ЕС се добавя следната точка 7:

„7. Информация за лицата на борда

Член 4, параграф 2 и член 5, параграф 2 от Директива 98/41/ЕО на Съвета от 18 юни 1998 г. относно регистрацията на лица, които плават на борда на пътнически кораби, които оперират по направление към или от пристанища на държавите членки от Общността (ОВ L 188, 2.7.1998 г., стр. 35).“.

### *Член 3*

#### **Транспониране**

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [12 месеца след влизането в сила] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби, считано от [12 месеца след влизането в сила].

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или позоваването се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

### *Член 4*

#### **Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

### *Член 5*

#### **Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*