

Brusel 24. května 2018
(OR. en)

9113/18

**Interinstitucionální spis:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	23. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2018) 314 final
Předmět:	Návrh DOPORUČENÍ RADY o bezpečnostních cílech a funkčních požadavcích pro osobní lodě kratší než 24 metrů

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 314 final.

Příloha: COM(2018) 314 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Návrh

DOPORUČENÍ RADY

o bezpečnostních cílech a funkčních požadavcích pro osobní lodě kratší než 24 metrů

{SWD(2018) 238 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dne 20. prosince 2017 vstoupily v platnost změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES¹, které s účinností od 21. prosince 2019 z oblasti působnosti směrnice vylučují malé osobní lodě (tj. lodě kratší než 24 metrů). Vyplynulo to z doporučení kontroly účelnosti v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) týkající se právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí².

Směrnice 2009/45/ES zavedla jednotnou vysokou úroveň bezpečnosti v celé EU a je zdrojem důležitých přínosů pro vnitřní trh. Nicméně tak neučinila u malých lodí (kratších než 24 metrů), u kterých nebyly harmonizovány některé klíčové bezpečnostní aspekty (což odráží obtížnost použití současných závazných norem společně pro mnoho různých druhů malých lodí a podmínek, za kterých jsou provozovány, v celé EU). Ukázalo se, že široká škála funkcí, jež tato plavidla plní, vede k velmi široké škále konstrukcí a technických řešení. To učinilo definování jednotného souboru pravidel velmi obtížným a vyžádalo si odlišný regulační přístup.

Kromě toho bylo osvědčení podle směrnice 2009/45/ES uděleno pouze přibližně 60 malým ocelovým lodím z celkových přibližně 1 950 malých lodí, a to kvůli tomu, že velká většina malých lodí je v současnosti stavěna z jiných materiálů než oceli (dřevo – přibližně 1 000 lodí, kompozitní materiál – přibližně 590 lodí a hliník – přibližně 170 lodí). U těchto lodí v současnosti na úrovni EU ani na mezinárodní úrovni neexistují jednotné společné normy nebo měřítko bezpečnosti. Každý členský stát zaujímá k regulaci bezpečnosti odlišný přístup, což vede k rozdílům v opatřeních, přístupech a výkladech, a to činí stavbu lodí pro širší vnitřní trh problematickou.

Absence harmonizovaných bezpečnostních norem představuje zásadní problém zejména pro menší evropské vlastníky lodí, kteří se spoléhají na trh s použitými malými osobními loděmi (72 % z přibližně 360 vlastníků lodí s osobními loděmi podle směrnice 2009/45/ES má pouze jednu vnitrostátní osobní loď). V případě, že loď nebylo uděleno osvědčení v souladu s danou směrnicí, mělo by se v zásadě uplatnit vzájemné uznávání. Nicméně v praxi je každá loď téměř prototypem, tj. postavena pro specifický účel v souladu s technickými specifikacemi určenými jejím budoucím vlastníkem. V případě změny vlajky proto musí být loď upravena a musí jí být uděleno nové osvědčení, z čehož plynou dodatečné náklady s tím spojené.

Pokud jde o statistiky nehod, jak jsou uvedeny v pracovním dokumentu útvarů Komise, nepoukázaly údaje od roku 2011 na žádné bezprostřední ohrožení bezpečnosti. U malých vnitrostátních osobních lodí mimo oblast působnosti uvedené směrnice bylo mezi roky 2011 a 2017 v Evropské informační platformě pro námořní nehody (EMCIP) zaznamenáno 555 nehod se 165 zraněnými osobami a 11 úmrtími. To znamená přibližně 2 úmrtí na 100 nehod a 1 zraněnou osobu na 3 nehody.

Nicméně absence určitých požadavků v některých členských státech (např. další dělení malých lodí) nebo různorodost požadavků týkajících se např. požární izolace vytváří potřebu dalšího zvážení dosažené úrovně bezpečnosti (určenou dalšími opatřeními přizpůsobenými místním a geofyzikálním podmínkám, např. omezení plavby).

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108 ze dne 15. listopadu 2017, kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 40).

² COM(2015) 508.

Navržené bezpečnostní cíle a funkční požadavky pro malé osobní lodě o délce kratší než 24 metrů stanoví doporučené zásady bezpečnosti těchto plavidel, která by, pokud by je členské státy přijaly a dále rozvinuly, připravila půdu pro jednotnější přístup, pokud jde o bezpečnost malých osobních lodí, které provozují vnitrostátní plavbu ve vodách EU.

Tento nový přístup, který je založen na výkonnosti, spíše než na normativních požadavcích, by ponechal určitou míru svobody, pokud jde o případné přizpůsobení místním okolnostem a podporu inovativních konstrukcí. Rovněž lépe odráží velkou rozmanitost konstrukcí, materiálů a ovládání malých osobních lodí, které jsou citlivější na místní provozní podmínky.

Návrh se proto snaží vyzvat členské státy, aby u malých osobních lodí přijaly doporučovaný přístup k bezpečnosti založený na výkonnosti.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Návrh je plně v souladu se směrnicí (EU) 2017/2108, zejména s jejím 8. bodem odůvodnění, ve kterém spolunormotvůrci vyzvali Komisi, aby co nejdříve přijala pokyny pro malé osobní lodě, aby je členské státy mohly brát v potaz při stanovování svých vlastních vnitrostátních bezpečnostních norem. Tyto pokyny by měly případně zohlednit veškeré mezinárodní dohody a úmluvy Mezinárodní námořní organizace (IMO) a měly by se vyvarovat zavádění dodatečných požadavků, které by šly nad rámec již platných mezinárodních pravidel. Cílem je připravit půdu pro jednotnější přístup, pokud jde o bezpečnost malých osobních lodí, které provozují vnitrostátní plavbu ve vodách EU.

Návrh je plně v souladu s doporučeními kontroly účelnosti v rámci programu REFIT o vytvoření pokynů nebo norem pro malá plavidla, a to na základě funkčních požadavků, které jsou součástí standardního rámce založeného na cílech. Doporučení staví primárně na zkušenostech získaných na mezinárodní úrovni v rámci Mezinárodní námořní organizace.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh plní program Komise pro zlepšování právní úpravy tím, že zaručuje, že akce na úrovni EU je nezbytná, přináší přidanou hodnotu a drží krok s měnícím se politickým, společenským a technologickým vývojem. Rovněž usiluje o dosažení cílů strategie námořní dopravy do roku 2018³ tím, že mimo jiné zaručuje kvalitní služby trajektové přepravy v rámci liniové osobní dopravy v EU.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Návrh vychází z článku 292 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), v souladu s nímž Rada na návrh Komise přijímá doporučení, ve spojení s čl. 100 odst. 2 SFEU, který stanoví možnost přijetí opatření týkajících se námořní dopravy.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Cílem této iniciativy je usnadnit převod lodí mezi rejstříky jednotlivých států a umožnit, aby hospodářská soutěž probíhala za rovných podmínek, aniž by byla snížena úroveň bezpečnosti. Rovněž stanoví doporučenou jednotnou úroveň bezpečnosti na úrovni EU u malých osobních lodí, které provozují vnitrostátní plavbu ve vodách EU. Žádného z těchto cílů by nebylo možné dosáhnout jednostrannou akcí na úrovni členských států.

³ Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 (KOM/2009/0008).

- **Proporcionalita**

Doporučení členským státům poskytuje nezávazné měřítko úrovně bezpečnosti malých osobních lodí, které by, pokud by se členské státy rozhodly řídit společnými bezpečnostními cíli a funkčními požadavky, vyslalo jasný signál ohledně potenciálu vnitřního trhu a mohlo by se na něm dále stavět. Kontrola účelnosti v rámci programu REFIT pro malé osobní lodě doporučila rámec norem založený na výkonnosti jako jediný regulační přístup, který by byl přiměřený a přispíval k vytváření přidané hodnoty EU. Tento přístup případně ponechává určitou míru svobody pro přizpůsobení místním okolnostem a podporuje inovativní konstrukce.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že navrhovaný přístup je nový, je jeho využívání členskými státy EU pro jeho úspěch klíčové. Proto jsou navrhované bezpečnostní cíle a funkční požadavky členským státům předloženy jako inspirace a rada. Tato iniciativa má podobu návrhu Komise na doporučení Rady, který usiluje o schválení navrhovaného přístupu Radou v nezávazném dokumentu.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení ex post / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Tato iniciativa se drží doporučení kontroly účelnosti, kterou řídí Program Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT). Kontrola účelnosti ukázala, že klíčové cíle právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí, jež se týkají bezpečnosti cestujících a vnitřního trhu, zůstávají vysoce relevantní. Nicméně mimo jiné také zjistila řadu zásadních otázek, včetně možnosti vytvořit harmonizované normy pro lodě zhotovené z jiného materiálu než oceli či z rovnocenných materiálů, na které se v současné době nevztahuje regulační rámec EU. Výsledky kontroly účelnosti a příslušná následná opatření byly popsány ve zprávě Komise.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Navržené bezpečnostní cíle a funkční požadavky pro malé osobní lodě (Příručka pro malé osobní lodě)⁴ vytvořili národní odborníci a organizace zúčastněných stran v rámci odborné skupiny Bezpečnost osobních lodí, která byla pro tento účel rozšířena, aby zahrnovala zúčastněné strany jako pozorovatele. Technickou práci koordinovala Agentura pro námořní bezpečnost, která vedle pravidelných setkání odborné skupiny Bezpečnost osobních lodí uspořádala dne 13. listopadu 2017 konkrétně zaměřený seminář a koordinovala korespondenční skupinu zřízenou pro tento účel.

Zatímco velká většina odborníků z příslušných vnitrostátních úřadů a organizací zúčastněných stran tuto iniciativu podpořila, objevily se otázky ohledně potřebnosti a přidané hodnoty této iniciativy. Přehled těchto otázek a k nim poskytnutá zpětná vazba je shrnuta v připojeném pracovním dokumentu útvarů Komise.

Kromě toho byla od července do listopadu 2017 uspořádána on-line konzultace⁵. Tato konzultace se zaměřila na hospodářské subjekty zapojené do stavby osobních lodí kratších než 24 metrů, např. loděnice, projektanty, vlastníky a provozovatele, a do obchodování s těmito loděmi. Všechny ostatní zúčastněné strany mohly k této konzultaci přispět, pokud to

⁴ Původně vytvořena pod názvem „Kodex pro malá plavidla“.

⁵ Internetové stránky konzultace: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

považovaly za vhodné. Tato konzultace byla zahájena s cílem shromáždit názory hospodářských subjektů, zejména těch malých a velmi malých, ohledně toho, nakolik by jednotná pravidla EU pro malé osobní lodě mohla usnadnit vnitřní trh s malými osobními loděmi. Konzultace se rovněž zaměřila na shromáždění neoficiálních důkazů na jejich podporu. Doplnila výše uvedené konzultace s vnitrostátními úřady a zúčastněnými stranami, které se zaměřily na technický vývoj samotných bezpečnostních cílů a funkčních požadavků.

Celkově výsledky ukázaly, že tuto iniciativu hospodářské subjekty (stejně jako několik vnitrostátních správních orgánů, které rovněž předložily své odpovědi nebo stanoviska) velmi podporují a že dopad jednotných bezpečnostních pravidel EU pro malé osobní lodě na vytvoření a usnadnění vnitřního trhu s těmito plavidly, posílení hospodářské soutěže a případně inovací na trhu je vnímán jako velmi pozitivní nebo pozitivní. Ve svých obecných připomínkách respondenti zdůrazňovali, že jakákoli jednotná pravidla EU by měla vycházet ze stávajících postupů a měla by být dostatečně flexibilní, aby umožnila, aby se v nich odpovídajícím způsobem odrazily místní provozní podmínky a odborné znalosti.

Vzhledem k novosti doporučeného přístupu se přijetí jednotných pravidel EU považuje za předčasné. Pro další rozvoj jednotného bezpečnostního rámce založeného na výkonnosti pro malé osobní lodě by bylo nezbytné společně s členskými státy a zúčastněnými stranami určit a vyhodnotit způsob jeho provedení na úrovni EU a jeho dopady.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Pokud jde o údaje o loďstvu a nehodách, staví tato iniciativa na údajích shromážděných v průběhu procesu kontroly účelnosti v rámci programu REFIT, která byla uvedena v pracovním dokumentu útvarů Komise s názvem „Úprava kursu: kontrola účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí“, který byl přijat dne 16. října 2015⁶. Použila se rovněž zjištění externí studie provedené na podporu kontroly účelnosti⁷, stejně jako výsledky předchozí práce k této otázce. Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) v tomto procesu poskytla klíčovou technickou pomoc, včetně přehledu nejdůležitějších stávajících postupů u těchto lodí.

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh nedefinuje žádné konkrétní bezpečnostní normy ani postupy, a proto se neočekává, že by měl nějaké významné přímé dopady nebo alternativy politik, které by bylo možné posoudit *ex ante*. Tyto doporučené bezpečnostní cíle a funkční požadavky byly vyvinuty na základě stávajících postupů a společně s odborníky z členských států a organizacemi zúčastněných stran. V této fázi se členským státům předkládají jako inspirace a pokyny s cílem ukázat, že jednotnější přístup k bezpečnosti osobních lodí je proveditelný. V žádném případě nejsou určeny k tomu, aby se uplatňovaly povinně.

K návrhu je připojen pracovní dokument útvarů komise, který popisuje důležité stávající postupy a uvádí příspěvky zúčastněných stran. Pokud by se Komise rozhodla v budoucnu na tuto iniciativu navázat vytvořením konkrétních bezpečnostních norem nebo postupů, provede se posouzení dopadů.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tato iniciativa vychází z tzv. normativního rámce založeného na výkonnosti, který byl při kontrole účelnosti v rámci programu REFIT určen jako jediný regulační přístup, který by byl

⁶ SWD(2015) 197.

⁷ Tractebel, 2015. Podpůrná studie ke kontrole účelnosti – Hodnocení právních předpisů o bezpečnosti osobních lodí (zveřejněná na internetových stránkách EU bookshop): <https://publications.europa.eu/cs/web/general-publications/publications>

přiměřený a přinášel EU přidanou hodnotu. Pokud by se členské státy rozhodly na úrovni EU řídit jednotnými bezpečnostními cíli a funkčními požadavky pro tento druh lodí, vyslalo by to jasný signál ohledně potenciálu vnitřního trhu, na kterém by se dalo dále stavět.

Vzhledem k tomu, že si tato iniciativa v této fázi neklade za cíl definování žádných konkrétních bezpečnostních norem nebo postupů, a vzhledem k tomu, že její využití bude ponecháno zcela na rozhodnutí členských států, neočekává se, že přinese jakékoli okamžité vyčíslitelné úspory a přínosy. Takové dopady by se vyčíslily v případě, že by tato iniciativa byla úspěšně přijata a dále rozvíjena.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádné dopady z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Nepředpokládá se žádné podávání zpráv.

- **Informativní dokumenty (u směrnice)**

Informativní dokumenty se u tohoto typu iniciativy nevyžadují.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Pokud jde o oblast působnosti navrhovaných bezpečnostních cílů a funkčních požadavků (Příručka pro malé osobní lodě), cílem je zahrnout veškeré malé osobní lodě kratší než 24 metrů, bez ohledu na materiál, ze kterého jsou postaveny. Příručka pro malé osobní lodě se inspirovala stávajícími regulačními přístupy založenými na výkonnosti a odpovídá prvním dvěma úrovním standardního modelu založeného na cílech Mezinárodní námořní organizace a zkušenostem s jeho používáním.

Struktura Příručky pro malé osobní lodě se řídí bezpečnostními kategoriemi a podkategoriemi ve stávajících námořních úmluvách a předpisech, tj. kategorie bezpečnosti (kapitola) a podkategorie bezpečnosti (nařízení), včetně a) funkčního požadavku; b) řešeného rizika a c) výkonnostního požadavku.

Zkušenost ukázala, že definování samostatných rovin cílů pro každý konkrétní funkční požadavek má relativně malou přidanou hodnotu. Proto byly v Příručce pro malé osobní lodě cíle a funkční požadavky spojeny. Nicméně a na základě zpětné vazby od odborníků bylo mnoho obecných cílů navrženo pro příručku jako celek (spíše než pro každý požadavek).

Funkční požadavky byly získány ze stávajících zdrojů a zkušeností na mezinárodní i vnitrostátní úrovni nebo se jimi inspirovaly, včetně úmluvy SOLAS z roku 1974, práce probíhající v Mezinárodní námořní organizaci, švédských vnitrostátních právních předpisů a pravidel ANEP 77. Stejně zdroje byly případně použity pro stanovení řešených rizik a odpovídajících výkonnostních požadavků. Znění funkčních požadavků bylo doladěno společně s odborníky, jak je podrobně popsáno v připojeném pracovním dokumentu útvarů Komise. V případě rozdílných názorů bylo ponecháno řešení podporované většinou odborníků.

Nakonec byla Příručka pro malé osobní lodě pečlivě naformulována, tak aby se v co největší možné míře zamezilo kvalitativním formulacím a konkrétním technickým řešením s cílem zamezit dvojznačnosti a nebránit inovacím.

Návrh

DOPORUČENÍ RADY**o bezpečnostních cílech a funkčních požadavcích pro osobní lodě kratší než 24 metrů**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 292 a čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108⁸, která byla přijata dne 15. listopadu 2017, vyloučila osobní lodě kratší než 24 metrů (dále jen „malé osobní lodě“) zhotovené z oceli nebo rovnocenného materiálu z oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES⁹, když se řídila doporučeními kontroly účelnosti v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) týkající se právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí¹⁰. Tato změna bude použitelná od 21. prosince 2019.
- (2) Kontrola účelnosti ukázala, že normativní požadavky směrnice 2009/45/ES, které jsou odvozeny z Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (dále jen „úmluva SOLAS z roku 1974“) se těžko upravují pro malé osobní lodě. Při absenci konkrétních obav týkajících se bezpečnosti a přiměřených norem stanovených ve směrnici 2009/45/ES byly proto lodě kratší než 24 metrů vyloučeny z oblasti působnosti této směrnice.
- (3) Malé osobní lodě jsou stavěny převážně z jiných materiálů než oceli, a proto bylo převážné většině tohoto loďstva uděleno osvědčení podle vnitrostátních právních předpisů. Členské státy mají k regulaci bezpečnosti malých osobních lodí různé přístupy, což vede k rozdílům v bezpečnostních pravidlech a normách. Tato rozdílnost představuje výrazný problém zejména pro menší vlastníky lodí v Unii, kteří se spoléhají na trh s použitými malými osobními loděmi. To potvrdily výsledky otevřené konzultace, kdy většinu respondentů tvořily mikropodniky nebo malé podniky. Konzultace ukázala, že jednodušší přístup k bezpečnostním pravidlům pro malé osobní lodě by v této oblasti mohl mít pozitivní dopad na fungování vnitřního trhu.
- (4) Vnitřní trh rekreačních plavidel byl vytvořen směrnicí Evropského parlamentu a Rady 94/25/ES¹¹, která harmonizuje bezpečnostní charakteristiky rekreačních plavidel ve

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2108 ze dne 15. listopadu 2017, kterou se mění směrnice 2009/45/ES o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 40).

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě (Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁰ COM(2015) 508.

¹¹ Zrušena a nahrazena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2013/53/EU ze dne 20. listopadu 2013 o rekreačních plavidlech a vodních skútrech (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 90).

všech členských státech, a odstraňuje tak z nich překážky obchodu mezi členskými státy. To není případ malých osobních lodí.

- (5) Kontrola účelnosti doporučila rámec norem založený na výkonnosti jako jediný přístup, který by mohl být přiměřený a mohl by na úrovni Unie přinášet přidanou hodnotu. Tento přístup by ponechal určitou míru svobody pro případné přizpůsobení se místním okolnostem a podporoval by inovativní konstrukce, přičemž by bylo ověřeno, že je dosaženo požadované úrovně bezpečnosti. Ve srovnání s normativním regulačním rámcem by lépe odrážel širokou škálu konstrukcí, materiálů a ovládání malých osobních lodí, stejně jako skutečnost, že členské státy mohou lépe posoudit místní plavební omezení pro malé osobní lodě z hlediska vzdálenosti k pobřeží či přístavu a povětrnostních podmínek.
- (6) Bezpečnostní cíle a funkční požadavky přiložené k tomuto doporučení vycházejí z tohoto normativního rámce založeného na výkonnosti, stejně jako ze stávajících mezinárodních, unijních i vnitrostátních zkušeností. Byly vyvinuty společně s odborníky z členských států a zúčastněnými stranami a mohly by, pokud je členské státy přijmou a dále rozvinou, poskytovat referenci pro cestujících, kteří podnikají vnitrostátní plavby na těchto lodích ve vodách Unie. Mohly by rovněž výrobcům a provozovatelům v Unii usnadnit přístup k širšímu trhu Unie.
- (7) Toto doporučení zahrnuje bezpečnostní cíle a funkční požadavky, které jsou lépe přizpůsobeny malým osobním lodím. Členské státy by proto měly být vyzvány, aby se řídily těmito bezpečnostními cíli a funkčními požadavky, které jsou přiloženy k tomuto doporučení, s cílem dosáhnout jednotnějšího přístupu k bezpečnostním pravidlům použitelných pro malé osobní lodě,

PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ: 1. Členské státy se vyzývají, aby připravily půdu pro jednotnější přístup k bezpečnostním pravidlům pro osobní lodě kratší než 24 metrů (dále jen „malé osobní lodě“), které provozují vnitrostátní plavbu ve vodách EU a nejsou ani rekreačními plavidly ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice 2013/53/EU, ani osobními loděmi spadajícími do oblasti působnosti čl. 3 odst. 1 směrnice 2009/45/ES, ve znění směrnice (EU) 2017/2108, která bude použitelná od 21. prosince 2019.

- 2. Za tímto účelem se doporučuje, aby členské státy od 21. prosince 2019:
 - a) se samy řídily, kde je to relevantní, bezpečnostními cíli a funkčními požadavky pro malé osobní lodě uvedenými v příloze;
 - b) podporovaly další vývoj cílů a požadavků uvedených v písmenu a) u rámce založeného na výkonnosti, včetně určení a posouzení alternativních forem jejich ověření a provedení;
 - c) podpořily zapojení zúčastněných stran do tohoto procesu.
- 3. Toto doporučení není v rozporu s právem členských států stanovit bezpečnostní pravidla použitelná pro malé osobní lodě uvedená v bodě 1.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně