



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 24. maj 2018
(OR. en)

9113/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

FORSLAG

| | |
|-----------|---|
| fra: | Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen |
| modtaget: | 23. maj 2018 |
| til: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union |

| | |
|-----------------|---|
| Komm. dok. nr.: | COM(2018) 314 final |
| Vedr.: | Forslag til RÅDETS HENSTILLING om sikkerhedsmål og funktionelle krav til passagerskibe under 24 meter i længden |

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2018) 314 final.

Bilag: COM(2018) 314 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Forslag til

RÅDETS HENSTILLING

om sikkerhedsmål og funktionelle krav til passagerskibe under 24 meter i længden

{SWD(2018) 238 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Den 20. december 2017 trådte ændringsforslagene til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/Europa-Kommissionen¹ i kraft, med undtagelse af for små passagerskibe (dvs. skibe under 24 meter i længden), med virkning fra 21. december 2019. Dette skyldes anbefalingerne fra programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT) kvalitetskontrol på EU-lovgivning om passagerskibes sikkerhed².

Direktiv 2009/45/Europa-Kommissionen har skabt et fælles højt sikkerhedsniveau i hele EU og vigtige indre markedsfordele. Det har dog undladt at gøre dette for små skibe (under 24 meter lange), for hvilke flere vigtige sikkerhedsaspekter ikke er blevet harmoniseret (hvilket afspejler vanskelighederne med at anvende de nuværende forskriftsmæssige standarder på en fælles måde for det store udvalg af små skibe og de betingelser, de opererer under i hele EU). Det blev også klart, at den brede vifte af tjenester, som disse fartøjer er bygget til, producerer en meget bred vifte af designs og tekniske løsninger. Dette gjorde det yderst udfordrende at identificere et fælles sæt detaljerede regler, og nødvendiggjorde en anden reguleringsstrategi.

Endvidere er kun ca. 60 små stålskibe ud af ca. 1950 små skibe er blevet certificeret i henhold til direktiv 2009/45/Europa-Kommissionen. Det skyldes, at et stort flertal af små skibe i øjeblikket er bygget af andre materialer end stål (træ, ca. 1000 skibe, kompositmaterialer, ca. 590 skibe og aluminium, ca. 170 skibe). For sådanne skibe eksisterer der for tiden ingen fælles standarder eller sikkerhedsstandarder, hverken på EU-plan eller internationalt plan. Hver medlemsstat har forskellige tilgange til reguleringen af sikkerhed, hvilket medfører forskelle i tiltag, tilgange og fortolkninger, hvilket igen gør konstruktionen af skibe til et bredere indre marked til en udfordring.

Fraværet af harmoniserede sikkerhedsstandarder udgør en væsentlig udfordring, især for mindre europæiske rederier, der baserer sig på markedet for brugte små passagerskibe (72 % af ca. 360 rederier med passagerskibe i henhold til direktiv 2009/45/Europa-Kommissionen har kun et indenlandsk passagerskib). Hvis skibet ikke er certificeret i henhold til direktivet, bør gensidig anerkendelse principielt finde anvendelse. I praksis viser det sig dog, at hvert skib er tæt på at være en prototype, dvs. bygget til et bestemt formål i henhold til de tekniske specifikationer, som er fastlagt af dets fremtidige ejer. I tilfælde af flagskifte skal skibet derfor ændres og gencertificeres, med de tilhørende ekstraomkostninger, som dette indebærer.

Hvad angår ulykkesstatistikken, som rapporteret i det ledsagende arbejdsdokument, har dataene siden 2011 ikke udvist nogen umiddelbar sikkerhedsrisiko. For små indenlandske passagerskibe uden for direktivets anvendelsesområde, blev der registreret 555 ulykker mellem 2011 og 2017 på Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)) med 165 tilskadekomne personer og 11 dødsfald. Det betyder, at der var ca. 2 dødsfald for hver 100 ulykker og 1 tilskadekomne person for hver 3. ulykke.

Ikke desto mindre skaber fraværet af visse krav i nogle medlemsstater (f.eks. om underopdeling af små skibe) eller forskelligheden af krav vedrørende f.eks. brandisolering, behov for yderligere overvejelse af det opnåede sikkerhedsniveau (bestemt ved supplerende foranstaltninger, der er afpasset efter lokale og geofysiske forhold, såsom navigationsrestriktioner).

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108 af 15. november 2017 om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 40).

² COM(2015) 508.

De foreslåede sikkerhedsmål og funktionskrav for små passagerskibe under 24 meter i længden fastsætter vejledende principper for sikkerheden for disse fartøjer, der, hvis de bliver modtaget af medlemsstaterne og videreudviklet, kan bane vejen for en mere fælles tilgang med hensyn til sikkerheden for små passagerskibe i indenrigsfart i EU-farvand.

Denne nye tilgang, baseret på ydelse snarere end ufravigelige krav, vil give en vis grad af frihed til at tilpasse til lokale forhold, hvor det er nødvendigt, og fremme innovative designs. Det afspejler også bedre de mange forskellige designs, materialer og drift af små passagerskibe, som er mere følsomme over for lokale driftsforhold.

Forslaget sigter således på at opfordre medlemsstaterne til at modtage den anbefalede præstationsbaserede sikkerhedsstrategi for små passagerskibe.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er i fuld overensstemmelse med direktiv (EU) 2017/2108, især betragtning 8, hvor medlovgiverne opfordrede Kommissionen til snarest muligt at vedtage retningslinjer for små passagerskibe, så medlemsstaterne kan tage hensyn til dem ved fastsættelsen af deres egne nationale sikkerhedsstandarder. Sådanne retningslinjer bør tage hensyn til internationale aftaler og konventioner fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), hvis det er relevant, og bør undgå at indføre yderligere krav, der rækker videre end eksisterende internationale regler. Målet er at bane vej for en mere fælles tilgang med hensyn til sikkerheden for små passagerskibe i indenrigsfart i EU-farvand.

Forslaget er helt i overensstemmelse med REFIT's anbefalinger om kvalitetskontrol for udvikling af retningslinjer eller standarder for små fartøjer, baseret på funktionelle krav, som en del af en målbaseret standardramme. Anbefalingen bygger primært på erfaringer, der er opnået på internationalt plan inden for rammerne af IMO.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget leverer på Kommissionens dagsorden for bedre lovgivning ved at sikre, at EU's indsats er nødvendig, tilføjer værdi og holder trit med opstående politiske, samfundsmæssige og teknologiske udviklinger. Det leverer også på målene for søtransportstrategien for 2018³ ved at sikre bl.a. kvaliteten af færgetjenester ved almindelig passagertransport inden for EU.

2. **RETSGRUNDLAGET, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

- **Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 292 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), ifølge hvilken Rådet vedtager henstillinger efter forslag fra Kommissionen, sammenholdt med artikel 100, stk. 2, i TEUF, som forudser foranstaltninger vedrørende søtransport.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Dette initiativ har til formål at lette overførslen af skibe mellem nationale registre, således at konkurrence kan foregå på lige fod, uden at gå på kompromis med sikkerheden. Det giver også et anbefalet fælles sikkerhedsniveau i EU for små passagerskibe i indenrigsfart i EU-farvand. Ingen af disse målsætninger kunne opnås ved ensidig handling på medlemsstaternes niveau.

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger (COM(2009) 0008).

- **Proportionalitetsprincippet**

Anbefalingen giver medlemsstaterne en ikke-bindende standard for sikkerhedsniveauet for små passagerskibe, som, hvis medlemsstaterne beslutter at rette sig efter de fælles sikkerhedsmål og funktionelle krav, ville sende et klart signal om potentialet for det indre marked og kunne blive yderligere udbygget. REFIT-kvalitetskontrollen anbefalede de præstationsbaserede standarder for små passagerskibe som den eneste lovgivningsmæssige tilgang, som ville være forholdsmæssig og skabe EU-merværdi. Denne tilgang giver den fornødne grad af frihed til tilpasning til lokale forhold, hvor det er nødvendigt, og fremmer innovative designs.

- **Valg af retsakt**

På baggrund af, hvor ny den foreslåede strategi er, vil modtagelsen af denne hos EU's medlemsstater være nøglen til dens succes. Derfor fremsendes de foreslåede sikkerhedsmål og funktionelle krav til medlemsstaterne som inspiration og vejledning. Dette initiativ tager form af et forslag fra Kommissionen til en henstilling fra Rådet om at søge om godkendelse af Rådets foreslåede tilgang i et ikke-bindende instrument.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Dette initiativ følger anbefalingerne for kvalitetskontrol, der drives af Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering (REFIT). Kvalitetskontrollen viste, at hovedmålene for EU sikkerhedslovgivning for passagerskibe vedrørende passagersikkerhed og det indre marked stadig er yderst relevante. Imidlertid identificerede den blandt andet også en række væsentlige problemer, herunder muligheden for at udvikle harmoniserede standarder for skibe bygget af ikke-stål eller tilsvarende materialer, som i øjeblikket ikke er omfattet af EU's regelsæt. Resultaterne af kvalitetskontrol og de tilsvarende opfølgingsforanstaltninger blev beskrevet i Kommissionens rapport.

- **Høringer af interesserede parter**

De foreslåede sikkerhedsmål og funktionskrav til små passagerskibe (Vejledning for små passagerskibe)⁴ er blevet udviklet med nationale eksperter og interessentorganisationer inden for rammerne af ekspertgruppen for passagerskibssikkerhed (PSS), som er blevet udvidet med henblik herpå, til at omfatte observatører af interessenter. Det tekniske arbejde er blevet koordineret af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, som afholdt en særlig workshop den 13. november 2017 ud over de faste møder i PSS-ekspertgruppen og koordinerede en korrespondancegruppe nedsat til dette formål.

Mens det store flertal af eksperter fra nationale kompetente myndigheder og interessentorganisationer har støttet dette initiativ, var der nogle spørgsmål om behovet for og værditilvæksten af dette initiativ. Oversigten over og tilbagemeldingen på disse spørgsmål er angivet i det ledsagende arbejdsdokument.

Desuden blev der arrangeret en online høring mellem juli og november 2017⁵. Denne høring var rettet mod økonomiske aktører involverede i bygning og handel med passagerskibe på under 24 meter i længden, såsom skibsværfter, designere, ejere og operatører deraf. Alle andre interessenter kunne bidrage til denne høring i det omfang, de selv ønskede det. Denne høring blev igangsat med henblik på at indsamle synspunkter fra økonomiske aktører, især de små og meget

⁴ Oprindeligt udviklet under arbejdstitlen "Regelsæt for små fartøjer".

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

små, om, hvorvidt fælles EU-regler for små passagerskibe kunne være en støtte for det indre marked med små passagerskibe. Høringen havde også til formål at samle anekdotiske beviser til støtte for dette. Denne onlinehøring supplerede den ovennævnte høring med nationale myndigheder og interessenter, der fokuser på den tekniske udvikling af sikkerhedsmål og funktionelle krav.

Generelt har resultaterne vist, at dette initiativ støttes stærkt af økonomiske aktører (samt nogle få nationale myndigheder, som også har indsendt deres svar eller holdninger), og at fælles EU-sikkerhedsregler for små passagerskibe ses som havende en meget positiv eller positiv indvirkning på etablering og fremme af det indre marked for disse fartøjer, øget konkurrence og muligvis også innovation på markedet. I deres generelle bemærkninger understregede respondenterne, at eventuelle fælles EU-regler bør baseres på eksisterende praksis og bør være tilstrækkeligt fleksible til at give mulighed for at afspejle lokale driftsforhold og ekspertise.

I betragtning de helt nye principper i den anbefalede tilgang anses vedtagelsen af fælles EU-regler som forhastet. Videreudvikling af fælles præstationsbaserede sikkerhedsrammer for små passagerskibe vil nødvendiggøre at identificere og vurdere, sammen med medlemsstaterne og interessenterne, hvordan dette kunne gøres på EU-plan og konsekvenserne heraf.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Med hensyn til data om flåden og ulykker bygger dette initiativ på de data, der blev indsamlet under REFIT-kvalitetskontrolprocessen og rapporteret i Kommissionens arbejdsdokument "Kursjustering: EU's kvalitetskontrol af sikkerhedslovgivning for passagerskibe", som blev vedtaget 16. oktober 2015⁶. Resultater af eksternt undersøgelse udført til støtte af kvalitetskontrollen er også blevet anvendt⁷, samt resultaterne af den hidtidige indsats på dette område. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) leverede den vigtigste tekniske bistand i denne proces, herunder et overblik over de mest relevante eksisterende praksisser for disse skibe.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget definerer ikke nogen specifikke sikkerhedsstandarder eller -procedurer og forventes derfor ikke at have nogen direkte væsentlige indvirkninger eller politiske alternativer, der kunne vurderes ex ante. De anbefalede sikkerhedsmål og funktionelle krav er udviklet på baggrund af eksisterende praksis og i fællesskab med medlemsstaternes eksperter og interessentorganisationer. I denne fase fremsendes de til medlemsstaterne som inspiration og vejledning for at vise, at en mere fælles tilgang til passagerskibes sikkerhed er muligt. De er under ingen omstændigheder beregnet til at blive anvendt på en obligatorisk måde.

Forslaget ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der beskriver den relevante eksisterende praksis og rapporterer om interessenternes input. Skulle Kommissionen i fremtiden beslutte at følge op på dette initiativ med udviklingen af specifikke sikkerhedsstandarder eller -procedurer, vil der blive foretaget en konsekvensanalyse.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette initiativ er baseret på de såkaldte præstationsbaserede standarder, der er blevet identificeret i REFIT-kvalitetskontrollen som den eneste lovgivningsmæssige tilgang, der ville være forholdsmæssig og skabe EU-merværdi. Skulle medlemsstaterne beslutte at rette sig efter de

⁶ SWD(2015) 197.

⁷ Tractebel, 2015. Støtteundersøgelse for kvalitetskontrol (FC) - Evaluering af lovgivning for passagerskibssikkerhed (offentliggjort i EU boghandel: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>).

fælles sikkerhedsmål og funktionelle krav for denne type skibe på EU-plan, ville dette sende et klart signal om det indre markeds potentiale, som kunne viderebygges.

Da dette initiativ ikke på nuværende tidspunkt tager sigte på at definere specifikke sikkerhedsstandarder eller -procedurer, og da dets optagelse udelukkende afhænger af medlemsstaternes beslutning, forventes det ikke at have umiddelbare kvantificerbare besparelser og fordele. Sådanne indvirkninger kunne kvantificeres, hvis dette initiativ bliver taget op og videreudviklet.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af grundlæggende rettigheder

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapporteringen**

Der forventes ingen rapporteringsordninger.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forklarende dokumenter er ikke nødvendige for denne type initiativ.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser**

Med hensyn til omfanget af de foreslåede sikkerhedsmål og funktionelle krav (Vejledningen for små passagerskibe) er målet at dække alle små passagerskibe under 24 meter i længden, uanset hvilket materiale de er bygget af. Vejledningen for små passagerskibe er inspireret af de eksisterende præstationsbaserede lovgivningsmæssige tilgange og svarer til de to første niveauer i den målbaserede standardmodel for Den Internationale Søfartsorganisation og erfaringen med dens anvendelse.

Strukturen af den foreslåede Vejledning for små passagerskibe følger sikkerhedskategoriene og underkategorierne i eksisterende maritime konventioner og regelsamlinger, dvs. sikkerhedskategori (kapitel) og sikkerhedsunderkategori (forordning), herunder a) funktionskrav, b) behandling af risici, og c) præstationskrav.

Erfaringerne har vist, at udarbejdelse af et separat lag af mål for hvert specifikt funktionelt krav har relativ lille merværdi. Derfor er målene og funktionskravene blevet slået sammen i Vejledningen for små passagerskibe. Ikke desto mindre og på baggrund af feedback fra eksperter er der udarbejdet en række generelle mål for vejledningen i sin helhed (snarere end for hvert krav).

De funktionelle krav er hentet fra eller inspireret af eksisterende kilder og erfaringer på såvel internationalt som nationalt plan, herunder SOLAS-konventionen fra 1974, det igangværende arbejde i Den Internationale Søfartsorganisation, Sveriges nationale lovgivning samt reglerne for ANEP 77. Hvor de er tilgængelige, blev de samme kilder brugt til at fastslå de risici, der behandles, og de tilsvarende præstationskrav. Ordlyden af de funktionelle krav er finjusteret sammen med eksperterne, som beskrevet i detaljer i det vedlagte arbejdsdokument. I tilfælde af divergerende synspunkter er løsningen, der støttes af flertallet af eksperter, blevet bevaret.

Endelig er Vejledningen for små passagerskibe blevet omhyggeligt formuleret for at undgå kvalitative formuleringer og specifikke tekniske løsninger så meget som muligt, for at undgå tvetydighed og ikke hindre innovation.

Forslag til

RÅDETS HENSTILLING**om sikkerhedsmål og funktionelle krav til passagerskibe under 24 meter i længden**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 292 og artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108⁸, som blev vedtaget den 15. november 2017, er passagerskibe under 24 meter i længden ("små passagerskibe") af stål eller tilsvarende materiale udelukket fra anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF⁹ efter anbefaling fra programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT), under hvilket der er gennemført en kvalitetskontrol af EU-sikkerhedslovgivningen for passagerskibe¹⁰. Denne ændring finder anvendelse fra den 21. december 2019.
- (2) Kvalitetskontrollen har vist, at de præskriptive krav i direktiv 2009/45/EF, der er afledt af den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen ("SOLAS-konventionen af 1974"), er vanskelige at tilpasse til små passagerskibe. Da der ikke foreligger specifikke sikkerhedshensyn og tilstrækkelige standarder i direktiv 2009/45/EF, er skibe på under 24 meter i længden udelukket fra direktivets anvendelsesområde.
- (3) Små passagerskibe er hovedsageligt bygget af andre materialer end stål, og langt størstedelen af denne flåde er derfor allerede certificeret i henhold til national lovgivning. Medlemsstaterne har forskellige tilgange til at regulere sikkerheden for små passagerskibe, hvilket fører til forskelle i sikkerhedsregler og -standarder. En sådan divergens udgør en vigtig udfordring, især for mindre rederier i Unionen, der er afhængige af brugtmarkedet for små passagerskibe. Dette er blevet bekræftet af resultaterne af den åbne høring, hvor størstedelen af respondenterne er mikrovirksomheder eller små virksomheder. Høringen har vist, at en mere fælles tilgang til sikkerhedsregler for mindre passagerskibe kunne have en positiv indvirkning på det indre markeds funktion på dette område.
- (4) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF¹¹ er der oprettet et indre marked for fritidsfartøjer og fastlagt regler om harmonisering af fritidsfartøjers sikkerhedskarakteristika i alle medlemsstater, hvilket fjerner hindringer for samhandlen mellem medlemsstaterne. Dette er ikke tilfældet for små passagerskibe.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108 af 15. november 2017 om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 315 af 30.11.2017, s. 40).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 163 af 25.6.2009, s. 1).

¹⁰ COM(2015) 508.

¹¹ Ophævet og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/53/EU af 20. november 2013 om fritidsfartøjer og personlige fartøjer (EUT L 354 af 28.12.2013, s. 90).

- (5) Som følge af kvalitetskontrollen anbefales det at fastsætte en ramme for præstationsstandarder, som betragtes som den eneste tilgang, der kunne være forholdsmæssig og skabe merværdi på EU-plan. En sådan tilgang ville give en grad af frihed til at tilpasse sig lokale omstændigheder, hvor det er nødvendigt, og fremme innovative design, med forbehold af verifikation af, at det krævede sikkerhedsniveau er opfyldt. Sammenlignet med et forskriftsmæssigt regelsæt vil det bedre afspejle det store udvalg af design, materialer og drift af små passagerskibe, såvel som det forhold, at medlemsstaterne bedre er i stand til at vurdere de lokale begrænsninger for navigation for små passagerskibe i form af afstand til kyst eller havn og vejrforhold.
- (6) Sikkerhedsmålene og de funktionelle krav, der er vedlagt som bilag til denne henstilling, er baseret på en sådan ramme for præstationsstandarder, såvel som den foreliggende erfaring på internationalt plan, EU-plan og nationalt plan. De er udviklet i fællesskab med medlemsstaternes eksperter og interesserede parter og kan, hvis de følges af medlemsstaterne og videreudvikles, være en reference til passagerer, der sejler med disse skibe i EU-farvande. De kan også lette EU-producenters og -operatørers adgang til det bredere EU-marked.
- (7) Denne henstilling indeholder sikkerhedsmål og funktionskrav, som er bedre tilpasset små passagerskibe. Medlemsstaterne bør derfor opfordres til at opfylde de sikkerhedsmål og funktionelle krav, der er vedlagt som bilag til denne henstilling, med henblik på at nå frem til en mere fælles tilgang til sikkerhedsregler for mindre passagerskibe —

VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

1. Medlemsstaterne opfordres til at bane vej for en mere fælles tilgang til sikkerhedsregler for passagerskibe under 24 meter i længden ("små passagerskibe"), der opererer på indenrigsruter i EU-farvande og hverken er fritidsfartøjer som defineret i artikel 3, stk. 2, i direktiv 2013/53/EU eller passagerskibe omfattet af artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/45/EF, som ændret ved direktiv (EU) 2017/2108, der gælder fra den 21. december 2019.
2. Med henblik herpå anbefales det, at medlemsstaterne fra den 21. december 2019:
 - (a) hvor det er relevant, opfylder sikkerhedsmålene og de funktionelle krav til små passagerskibe, der er opført i bilaget
 - (b) støtter yderligere udvikling af de mål og krav, der henvises til i litra a), inden for de præstationsbaserede rammer, herunder identifikation og vurdering af alternative former for verifikation og gennemførelse
 - (c) tilskynder til involvering af de interesserede parter i en sådan proces.
3. Denne henstilling berører ikke medlemsstaternes ret til at fastlægge sikkerhedsregler for små passagerskibe som omhandlet i punkt 1.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*