



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 24 de mayo de 2018
(OR. en)

9113/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	23 de mayo de 2018
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2018) 314 final
Asunto:	Propuesta de RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO sobre los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales aplicables a los buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 314 final.

Adj.: COM(2018) 314 final

Bruselas, 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Propuesta de

RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO

**sobre los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales aplicables a los buques de
pasaje de menos de 24 metros de eslora**

{SWD(2018) 238 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El 20 de diciembre de 2017, entraron en vigor las modificaciones de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, que excluyen a los pequeños buques de pasaje (es decir, los buques de menos de 24 metros de eslora) de su ámbito de aplicación, con efectos a partir del 21 de diciembre de 2019. Esta situación es el resultado de las recomendaciones derivadas del control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT)².

Gracias a la Directiva 2009/45/CE se consiguieron un elevado nivel de seguridad común en toda la UE y grandes beneficios desde el punto de vista del mercado interior. Sin embargo, no ocurrió lo mismo en lo relativo a los buques pequeños (de menos de 24 metros de eslora), con respecto a los que no se han armonizado diversos aspectos clave de seguridad (lo que pone de manifiesto la dificultad de aplicar las actuales normas preceptivas de manera común, vistas la gran variedad de pequeños buques y las condiciones en que operan en toda la UE). También ha quedado claro que la amplia gama de servicios para los que se fabrican estos buques genera una gran variedad de diseños y soluciones técnicas. Esto hizo que fuese extremadamente difícil definir un conjunto común de normas detalladas y exigió una intervención normativa diferente.

Además, solo se han certificado de conformidad con la Directiva 2009/45/CE en torno a 60 pequeños buques de acero, de un total aproximado de 1 950 pequeños buques. Ello obedece a que la gran mayoría de pequeños buques se construye en la actualidad con materiales distintos del acero (madera, 1 000 buques aprox.; materiales compuestos, 590 buques aprox.; y aluminio, 170 buques, aprox.). Respecto a dichos buques, en la actualidad no existen normas comunes ni referencia de seguridad, ya sea a nivel de la UE o internacional. Cada Estado miembro aplica un enfoque diferente en materia de regulación de su seguridad, lo que lleva aparejadas diferencias en las medidas, enfoques e interpretaciones, y se cierne como un desafío respecto de la construcción de buques destinados al conjunto del mercado interior.

El hecho de que no existan normas de seguridad armonizadas supone un reto importante, sobre todo para los pequeños propietarios europeos de buques, que dependen del mercado de segunda mano de pequeños buques de pasaje (el 72 % de los cerca de 360 propietarios de buques con buques de pasaje conformes a la Directiva 2009/45/CE solamente poseen un buque de pasaje que efectúa travesías nacionales). En caso de que el buque no esté certificado con arreglo a la Directiva, en principio debe aplicarse el reconocimiento mutuo. No obstante, en la práctica, todo buque dista poco de ser un prototipo, es decir, de haber sido construido con una finalidad determinada según las especificaciones técnicas establecidas por su futuro propietario. Por consiguiente, en caso de cambio de pabellón, el buque debe ser modificado y certificado de nuevo, lo que entraña determinados costes adicionales.

En relación con las estadísticas sobre accidentes, tal como se informa en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto, los datos recopilados desde 2011 no han revelado ningún motivo que indique que haya que temer de forma inminente por la seguridad. En cuanto a los pequeños buques de pasaje nacionales que quedan fuera del ámbito de

¹ Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 315 de 30.11.2017, p. 40).

² COM(2015) 508.

aplicación de la Directiva, se registraron 555 accidentes entre 2011 y 2017 en la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP, en sus siglas en inglés), con un balance de 165 personas heridas y 11 fallecidas. Esto significa, aproximadamente, 2 víctimas mortales cada 100 accidentes y 1 herido cada 3 accidentes.

Sin embargo, la falta de determinados requisitos en algunos Estados miembros (p. ej., sobre el compartimentado de los buques pequeños) o la diversidad de los requisitos relativos al aislamiento contra el fuego, por ejemplo, hacen necesario estudiar más a fondo el nivel de seguridad conseguido (determinado por medidas adicionales adaptadas a las condiciones locales y geofísicas, como las restricciones de la navegación).

Los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales propuestos para los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora prevén unos principios recomendados para la seguridad de dichos buques que, si son adoptados por los Estados miembros y siguen desarrollándose, allanarían el camino para aplicar un enfoque más común en cuanto a la seguridad de los pequeños buques de pasaje que efectúen travesías nacionales en aguas de la UE.

Este nuevo enfoque, basado en el rendimiento más que en requisitos preceptivos, concedería un margen de libertad para adaptarse a las circunstancias locales cuando fuese necesario y promovería diseños innovadores. Además, refleja mejor la gran variedad de diseños, materiales y funcionamiento de los pequeños buques de pasaje, que son más sensibles a las condiciones operativas locales.

Por lo tanto, la propuesta pretende invitar a los Estados miembros a hacer suyo el enfoque de seguridad basado en el rendimiento recomendado para los pequeños buques de pasaje.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta es plenamente coherente con la Directiva (UE) 2017/2108, y en particular con su considerando 8, en que los colegisladores invitan a la Comisión a adoptar lo antes posible directrices para los pequeños buques de pasaje, al objeto de que los Estados miembros puedan tenerlas en cuenta cuando determinen sus propias normas nacionales de seguridad. Dichas directrices deben tomar en consideración todos los acuerdos y convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su caso, y evitar crear requisitos adicionales que vayan más allá de las normas internacionales existentes. El objetivo es allanar el camino para aplicar un enfoque más común en lo que respecta a la seguridad de los pequeños buques de pasaje que efectúen travesías nacionales en aguas de la UE.

La propuesta se ajusta plenamente a las recomendaciones sobre el control de adecuación REFIT para elaborar directrices o normas técnicas para los buques pequeños, sobre la base de criterios funcionales y dentro de un marco normativo orientado a la consecución de unos objetivos. La recomendación se basa principalmente en la experiencia adquirida y en las lecciones aprendidas a escala internacional en el marco de la OMI.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta responde al programa «Legislar mejor» de la Comisión y garantiza que la intervención de la UE es necesaria, aporta valor añadido y sigue el ritmo de la evolución de los acontecimientos políticos, sociales y tecnológicos. Asimismo, responde a las metas de la estrategia de transporte marítimo hasta 2018³, garantizando, entre otras cosas, la calidad de los servicios regulares de transporte de pasajeros por transbordador dentro de la UE.

³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018» [COM(2009) 8 final].

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La propuesta se basa en el artículo 292 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), con arreglo al cual, el Consejo adopta recomendaciones a propuesta de la Comisión, leído en relación con el artículo 100, apartado 2, que prevé medidas relativas al transporte marítimo.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Esta iniciativa aspira a facilitar la transferencia de buques entre los registros nacionales y a permitir que la competencia tenga lugar en igualdad de condiciones, sin menoscabo del nivel de seguridad. Además, establece un nivel común de seguridad recomendado en la UE para los pequeños buques de pasaje que efectúen travesías nacionales en aguas de la UE. Ninguno de estos objetivos podría alcanzarse mediante la acción unilateral de los Estados miembros.

- **Proporcionalidad**

La Recomendación ofrece a los Estados miembros un punto de referencia no vinculante sobre el nivel de seguridad de los pequeños buques de pasaje, que, en caso de que los Estados miembros decidan guiarse por los objetivos de seguridad y requisitos funcionales comunes, enviaría una señal nítida sobre el potencial del mercado interior y podría servir como cimiento de un futuro desarrollo. El control de adecuación REFIT recomendó el marco de normas basadas en el rendimiento para los pequeños buques de pasaje como el único enfoque reglamentario que sería proporcionado y generaría valor añadido de la UE. Este enfoque concede un margen de libertad para adaptarse a las circunstancias locales cuando sea necesario y promueve diseños innovadores.

- **Elección del instrumento**

Habida cuenta de la novedad del enfoque propuesto, es fundamental que los Estados miembros de la UE lo utilicen para que tenga éxito. Por lo tanto, los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales propuestos se presentan a los Estados miembros como fuente de inspiración y orientación. Esta iniciativa adopta la forma de una propuesta de la Comisión de Recomendación del Consejo, a fin de obtener, mediante un instrumento no vinculante, el respaldo del Consejo al enfoque propuesto.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

Esta iniciativa responde a las recomendaciones del control de adecuación impulsado por el programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) de la Comisión. El control de adecuación ha puesto de manifiesto que los objetivos clave de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje relacionados con la seguridad de los pasajeros y el mercado interior siguen siendo muy pertinentes. Sin embargo, también ha identificado, entre otras cosas, una serie de cuestiones sustanciales, en particular la posibilidad de crear normas armonizadas para los buques construidos con materiales distintos del acero o equivalentes, a los que actualmente no se les aplica el marco regulador de la UE. Los resultados del control de adecuación y las correspondientes medidas de seguimiento se describieron en el informe de la Comisión.

- **Consultas con las partes interesadas**

Los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales propuestos para los pequeños buques de pasaje (la Guía relativa a los pequeños buques de pasaje)⁴ se han elaborado junto con expertos nacionales y organizaciones de las partes interesadas en el marco del grupo de expertos en seguridad de los buques de pasaje (PSS, en sus siglas en inglés), que se ha ampliado con esta finalidad para incluir a observadores de las partes interesadas. El trabajo técnico ha sido coordinado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, que organizó un taller específico el 13 de noviembre de 2017, además de las reuniones regulares del grupo de expertos de PSS y coordinó un grupo de correspondencia establecido con este fin.

Si bien la gran mayoría de expertos procedentes de las autoridades nacionales competentes y las organizaciones de partes interesadas han sido favorables a esta iniciativa, se plantearon algunas preguntas sobre su necesidad y su valor añadido. El resumen de dichas preguntas y las respuestas facilitadas se recogen en el documento de trabajo adjunto.

Además, entre julio y noviembre de 2017, se organizó una consulta en línea⁵. Esta consulta iba dirigida a los agentes económicos que participan en la construcción de buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora y en el comercio con estos, como los astilleros, los diseñadores, los propietarios y los operadores. Todas las demás partes interesadas pudieron contribuir a esta consulta en caso de considerarlo oportuno. La consulta se puso en marcha para recoger los puntos de vista de los operadores económicos, en particular los pequeños y muy pequeños, sobre la medida en que las normas comunes de la UE para los pequeños buques de pasaje podían facilitar el mercado interior en ese sector. La consulta también tenía por objeto recoger pruebas factuales a este respecto y vino a completar la consulta antes mencionada de las autoridades nacionales y las partes interesadas, que se centró en el desarrollo técnico de los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales.

En general, los resultados han puesto de manifiesto que la iniciativa ha recabado un fuerte apoyo de los operadores económicos (así como de algunas administraciones nacionales que también presentaron sus respuestas o posiciones) y que las reglas comunes de seguridad de la UE relativas a los pequeños buques de pasaje se ven como una iniciativa con un impacto positivo o muy positivo para crear y facilitar el mercado interior en ese sector, aumentando la competencia y, posiblemente, también la innovación en el mercado. En sus observaciones generales los encuestados subrayaron que todas las normas comunes de la UE deben basarse en las prácticas existentes y ser lo suficientemente flexibles para que las condiciones operacionales y los conocimientos especializados locales se reflejen adecuadamente.

Habida cuenta de la novedad del enfoque recomendado, se ha considerado prematuro adoptar normas comunes de la UE. Seguir avanzando en la definición de un marco común de seguridad basado en el rendimiento para los pequeños buques de pasaje requeriría identificar y evaluar, junto con los Estados miembros y las partes interesadas, la manera de hacerlo a escala de la UE y el correspondiente impacto.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

En relación con los datos sobre la flota y los accidentes, la presente iniciativa se basa en los datos recopilados durante el proceso de control de adecuación REFIT y recogidos en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión *Adjusting course: EU Passenger Ship Safety Legislation Fitness Check* [Adaptar el rumbo: control de adecuación de la legislación

⁴ Elaborada inicialmente con el título provisional «Código de seguridad para naves pequeñas».

⁵ Página web de la consulta: https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships_es.

de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje], adoptado el 16 de octubre de 2015⁶. También se han utilizado las conclusiones del estudio externo llevado a cabo en apoyo del control de adecuación⁷, así como los resultados de los trabajos anteriores sobre esta cuestión. La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) proporcionó asistencia técnica clave en este proceso, incluida una panorámica general de las prácticas más importantes existentes para estos buques.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta no define ninguna norma o procedimiento de seguridad específico y, por lo tanto, no se espera que tenga ningún impacto directo significativo ni proponga alternativas políticas que pudieran ser objeto de evaluaciones *ex ante*. Los objetivos y requisitos funcionales de seguridad recomendados se han elaborado basándose en las prácticas existentes y junto con los expertos y las organizaciones de partes interesadas de los Estados miembros. En esta fase, se proponen a los Estados miembros como fuente de inspiración y orientación, para demostrar que es viable un enfoque más común de la seguridad de los buques de pasaje, y en ningún caso están destinados a ser aplicados de forma obligatoria.

La propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que describe las prácticas pertinentes existentes e informa sobre la contribución de las partes interesadas. Si la Comisión decidiera en el futuro hacer un seguimiento de esta iniciativa con la elaboración de normas o procedimientos de seguridad específicos, se efectuará una evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta iniciativa se basa en el denominado marco de normas basadas en el rendimiento que se ha identificado en el control de adecuación REFIT como el único enfoque reglamentario que sería proporcionado y generaría valor añadido en la UE. En caso de que los Estados miembros decidieran guiarse por los objetivos de seguridad y requisitos funcionales comunes para este tipo de buques a escala de la UE, se enviaría una señal nítida sobre el potencial del mercado interior y podría servir como cimiento del futuro desarrollo.

Dado que, en esta fase, la presente iniciativa no pretende definir normas o procedimientos de seguridad específicos, y dado que su utilización dependerá totalmente de lo que decidan los Estados miembros, no se espera ningún ahorro ni beneficios cuantificables inmediatos. Dichos efectos se cuantificarán en caso de que esta iniciativa se adopte con éxito y continúe desarrollándose.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

⁶ SWD(2015)197.

⁷ Tractebel, 2015. *Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation* [Estudio en apoyo del control de adecuación (FC): Evaluación de la legislación sobre seguridad de los buques de pasaje (publicado en EU Bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No están previstas modalidades de información.

- **Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)**

Para este tipo de iniciativas no son necesarios documentos explicativos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Por lo que se refiere al ámbito de aplicación de la propuesta de objetivos de seguridad y requisitos funcionales (la Guía relativa a los pequeños buques de pasaje), el objetivo es abarcar todos los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora, independientemente del material del que estén fabricados. La Guía relativa a los pequeños buques de pasaje se ha inspirado en los actuales enfoques reglamentarios basados en el rendimiento y corresponde a los dos primeros niveles del modelo normativo basado en objetivos de la Organización Marítima Internacional y en la experiencia adquirida con su aplicación.

La estructura de la Guía relativa a los pequeños buques de pasaje sigue las categorías y subcategorías de seguridad de convenios y códigos marítimos existentes, es decir, la categoría de seguridad (capítulo) y la subcategoría de seguridad (regla), e incluye: a) los requisitos funcionales; b) los peligros contemplados; y c) los requisitos de rendimiento.

La experiencia ha demostrado que definir una serie de objetivos distintos para cada requisito funcional específico aporta un valor añadido relativamente exiguo. Por consiguiente, en la Guía relativa a los pequeños buques de pasaje, se han fusionado los objetivos y los requisitos funcionales. No obstante, partiendo de los comentarios de los expertos, se han definido una serie de objetivos generales para la Guía en su totalidad (en vez de para cada requisito).

Los requisitos funcionales se han extraído de las fuentes y las experiencias existentes a escala nacional o internacional o se han inspirado en estas; en particular, el Convenio SOLAS de 1974, el trabajo en curso en la Organización Marítima Internacional y la legislación nacional de Suecia, así como las normas de la ANEP-77. En su caso, se han utilizado las mismas fuentes para determinar los peligros contemplados y los correspondientes requisitos de rendimiento. Se ha velado por redactar con precisión los requisitos funcionales junto con los expertos, tal como se describe pormenorizadamente en el documento de trabajo adjunto. En caso de divergencia de opiniones, se ha mantenido la solución respaldada por la mayoría de los expertos.

Por último, la Guía relativa a los pequeños buques de pasaje ha sido redactada cuidadosamente para evitar, en la medida de lo posible, términos cualitativos y ha utilizado soluciones técnicas específicas para evitar la ambigüedad y no obstaculizar la innovación.

Propuesta de

RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO

sobre los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales aplicables a los buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 292 y su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, que se adoptó el 15 de noviembre de 2017, excluía los buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora (en lo sucesivo, «pequeños buques de pasaje») de acero u otro material equivalente, del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, siguiendo las recomendaciones derivadas del control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT)¹⁰. Esta modificación se aplicará a partir del 21 de diciembre de 2019.
- (2) El control de adecuación ha puesto de manifiesto que los requisitos preceptivos de la Directiva 2009/45/CE que se derivaban del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar («el Convenio SOLAS de 1974») han resultado difíciles de adaptar a los pequeños buques de pasaje. Al no existir preocupaciones específicas de seguridad ni normas adecuadas previstas en la Directiva 2009/45/CE, los buques de menos de 24 m de eslora han sido excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva.
- (3) Los pequeños buques de pasaje se construyen principalmente con materiales distintos del acero, por lo que la gran mayoría de esa flota ya estaba certificada con arreglo a la legislación nacional. Los Estados miembros aplican distintos enfoques para regular la seguridad de los pequeños buques de pasaje, lo que da lugar a diferencias en las reglas y las normas de seguridad. Esta divergencia constituye un reto importante, especialmente para los propietarios más pequeños de la Unión, que dependen del mercado de segunda mano de pequeños buques de pasaje. Este punto ha sido confirmado por los resultados de la consulta pública, en la que la mayoría de las respuestas proceden de microempresas o pequeñas empresas. La consulta ha revelado que un enfoque más común en relación con las reglas en materia de seguridad de los

⁸ Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 315 de 30.11.2017, p. 40).

⁹ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

¹⁰ COM(2015) 508.

pequeños buques de pasaje podría tener un impacto positivo en el funcionamiento del mercado interior en este ámbito.

- (4) La Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ estableció un mercado interior para las embarcaciones de recreo, armonizando las características de seguridad de las embarcaciones de recreo en todos los Estados miembros y eliminando, por tanto, los obstáculos al comercio entre los Estados miembros. No ocurre lo mismo con los pequeños buques de pasaje.
- (5) El control de adecuación ha recomendado un marco de normas de rendimiento como el único método que puede ser proporcionado y capaz de generar valor añadido a escala de la Unión. Un enfoque de este tipo concedería un margen de libertad para adaptarse a las circunstancias locales cuando fuese necesario y promovería diseños innovadores, sin perjuicio de que se verifique el respeto del nivel de seguridad requerido. En comparación con un marco regulador prescriptivo, reflejaría mejor la gran variedad de diseños, materiales y funcionamiento de los pequeños buques de pasaje, así como el hecho de que los Estados miembros están mejor situados para evaluar las limitaciones locales de navegación para los pequeños buques de pasaje en cuanto a la distancia a la costa o al puerto y a las condiciones meteorológicas.
- (6) Los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales que se adjuntan a la presente Recomendación se basan en dicho marco de normas de rendimiento, así como en la experiencia adquirida a escala nacional, de la Unión e internacional. Se han desarrollado conjuntamente con los expertos y las partes interesadas de los Estados miembros y podrían, si son aceptados por los Estados miembros y siguen desarrollándose, servir de referencia para los pasajeros que efectúan travesías nacionales en dichos buques en aguas de la Unión. También podrían facilitar el acceso de los fabricantes y los operadores al conjunto del mercado de la Unión.
- (7) La presente Recomendación establece una serie de objetivos de seguridad y requisitos funcionales que están mejor adaptados a los pequeños buques de pasaje. Por lo tanto, debe invitarse a los Estados miembros a que se orienten por los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales adjuntos a la presente Recomendación, con el fin de lograr un enfoque más común en relación con las reglas de seguridad aplicables a los pequeños buques de pasaje.

HA ADOPTADO LA PRESENTE RECOMENDACIÓN:1. Se invita a los Estados miembros a que allanen el camino con vistas a aplicar un enfoque más común de las reglas de seguridad aplicables a los buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora («pequeños buques de pasaje») que realizan trayectos nacionales en aguas de la Unión y no son ni embarcaciones de recreo tal y como se definen en el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 2013/53/UE, ni buques de pasaje que entren en el ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2009/45/CE, modificada por la Directiva (UE) 2017/2108 y aplicable a partir del 21 de diciembre de 2019.

- 2. A tal efecto, se recomienda que, a partir del 21 de diciembre de 2019, los Estados miembros:
 - a) se guíen, cuando proceda, por los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales aplicables a los pequeños buques de pasaje contemplados en el anexo;

¹¹ Derogada y sustituida por la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas (DO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

- b) contribuyan a continuar desarrollando los objetivos y los requisitos mencionados en la letra a) dentro del marco basado en el rendimiento, incluida la identificación y la evaluación de formas alternativas para su verificación y aplicación;
 - c) fomenten la participación de las partes interesadas en este proceso.
3. La presente Recomendación no menoscaba el derecho de los Estados miembros a definir reglas de seguridad aplicables a los pequeños buques de pasaje a que se refiere el apartado 1.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente