



Bruxelles, le 24 mai 2018
(OR. en)

9113/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

PROPOSITION

Origine: Pour le secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur

Date de réception: 23 mai 2018

Destinataire: Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil
de l'Union européenne

N° doc. Cion: COM(2018) 314 final

Objet: Proposition de RECOMMANDATION DU CONSEIL relative aux objectifs
de sécurité et aux exigences fonctionnelles applicables aux navires à
passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 314 final.

p.j.: COM(2018) 314 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Proposition de

RECOMMANDATION DU CONSEIL

**relative aux objectifs de sécurité et aux exigences fonctionnelles applicables aux navires
à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres**

{SWD(2018) 238 final}

FR

FR

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le 20 décembre 2017, les modifications apportées à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹ sont entrées en vigueur, avec effet à partir du 21 décembre 2019. Elles excluaient les petits navires à passagers (c'est-à-dire les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres) de son champ d'application. Ces modifications sont le résultat des recommandations du bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers réalisé dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT)².

La directive 2009/45/CE a mis en place un niveau élevé de sécurité commun dans l'ensemble de l'UE et a apporté d'importants avantages pour le marché intérieur. Cependant, elle n'est pas parvenue à le faire pour les petits navires (d'une longueur inférieure à 24 mètres) pour lesquels plusieurs aspects de sécurité essentiels n'ont pas été harmonisés (réflétant la difficulté d'une application commune des normes prescriptives actuelles à la grande variété de petits navires et de conditions dans lesquelles ils opèrent dans l'ensemble de l'UE). Il est également clairement apparu que ces navires sont construits pour assurer un vaste éventail de services, ce qui conduit à une très large gamme de types de navires et de solutions techniques. Cela a rendu particulièrement ardue l'élaboration d'un socle commun de règles détaillées et a nécessité l'adoption d'une approche réglementaire différente.

En outre, seuls quelque 60 petits navires en acier sur un total d'environ 1950 ont été certifiés conformément à la directive 2009/45/CE. Ce faible nombre s'explique par le fait qu'une grande majorité des petits navires sont actuellement construits à partir de matériaux autres que l'acier (en bois, environ 1 000 navires; en matériau composite, environ 590 navires; en aluminium, environ 170 navires). Pour ces navires, il n'existe actuellement aucune norme ni aucun critère de sécurité commun, que ce soit au niveau de l'UE ou au niveau international. Les États membres réglementent la sécurité de ces navires selon des approches différentes, ce qui se traduit par une hétérogénéité des mesures, des approches et des interprétations et rend par conséquent difficile la construction de navires pour un marché intérieur élargi.

L'absence de normes de sécurité harmonisées présente un défi de taille, en particulier pour les petits propriétaires de navires européens, qui dépendent du marché de l'occasion des petits navires à passagers (72 % des quelque 360 propriétaires de navires à passagers certifiés conformément à la directive 2009/45/CE ne possèdent qu'un seul navire à passagers effectuant des services intérieurs). Si le navire n'est pas certifié conformément à la directive, la reconnaissance mutuelle devrait, en principe, s'appliquer. Dans la pratique, toutefois, chaque navire est quasiment un prototype, c'est-à-dire construit dans un but précis conformément aux spécifications techniques déterminées par son futur propriétaire. En cas de changement de pavillon, le navire doit par conséquent être modifié et certifié de nouveau, ce qui entraîne des coûts supplémentaires.

En ce qui concerne les statistiques sur les accidents, comme indiqué dans le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente proposition, les données collectées depuis 2011 n'ont révélé aucun problème imminent sur le plan de la sécurité. Pour

¹ Directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 315 du 30.11.2017, p. 40).

² COM(2015) 508 final.

les petits navires à passagers effectuant des services intérieurs qui n'entrent pas dans le champ d'application de la directive, 555 accidents ont été enregistrés entre 2011 et 2017 dans la plate-forme d'information européenne sur les accidents marins (EMCIP), avec comme bilan 165 blessés et 11 morts, soit environ 2 décès tous les 100 accidents et 1 blessé tous les 3 accidents.

Néanmoins, l'absence de certaines prescriptions dans certains États membres (par exemple sur le compartimentage des petits navires) ou la diversité des prescriptions concernant, par exemple, l'isolation contre l'incendie, rend nécessaire d'examiner plus en détail le niveau de sécurité atteint (déterminé par des mesures supplémentaires adaptées aux conditions locales et géophysiques, telles que les restrictions de navigation).

Les objectifs de sécurité et les exigences fonctionnelles proposés pour les petits navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres se traduisent par des principes qu'il est recommandé de respecter pour la sécurité de ces navires qui, s'ils sont adoptés par les États membres et sans cesse précisés, préparent le terrain à l'adoption d'une approche plus uniforme en ce qui concerne la sécurité des petits navires à passagers effectuant des voyages nationaux dans les eaux de l'UE.

Cette nouvelle approche, axée sur des exigences de performance plutôt que sur des exigences normatives, laisserait un certain degré de liberté pour s'adapter, le cas échéant, aux circonstances locales et encourager la construction de modèles novateurs. Elle tient également mieux compte de la grande variété de modèles, de matériaux et de formes d'exploitation des petits navires à passagers, qui sont plus sensibles aux conditions locales d'exploitation.

La proposition vise par conséquent à inviter les États membres à adopter l'approche de sécurité axée sur des exigences de performance recommandée pour les petits navires à passagers.

- Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition est pleinement conforme à la directive (UE) 2017/2108, en particulier son considérant 8 dans lequel les colégislateurs invitent la Commission à adopter aussi rapidement que possible des lignes directrices pour les petits navires à passagers, afin que les États membres puissent en tenir compte au moment de définir leurs propres normes de sécurité nationales. Ces lignes directrices devraient prendre en considération tout accord international et toute convention internationale de l'Organisation maritime internationale (OMI), le cas échéant, et éviter de créer des exigences supplémentaires par rapport à la réglementation internationale en la matière. L'objectif est de préparer le terrain à l'adoption d'une approche plus uniforme en ce qui concerne la sécurité des petits navires à passagers effectuant des voyages nationaux dans les eaux de l'UE.

La proposition est pleinement conforme aux recommandations du bilan de qualité réalisé dans le cadre du programme REFIT relatives à l'élaboration de lignes directrices ou de normes pour les petits navires, sur la base d'exigences fonctionnelles s'inscrivant dans un cadre normatif axé sur des objectifs. Ces recommandations se fondent principalement sur les expériences acquises et les enseignements tirés au niveau international dans le cadre de l'OMI.

- Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition répond au programme «Mieux légiférer» de la Commission en garantissant que les mesures prises par l'UE sont nécessaires, créent de la valeur ajoutée et restent en phase avec les évolutions politiques, sociétales et technologiques. Elle répond également aux

objectifs de la stratégie de l'UE en matière de transport maritime de 2018³ en garantissant, entre autres, la qualité des transports réguliers de passagers par transbordeur à l'intérieur de l'UE.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition se fonde sur l'article 292 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), en vertu duquel le Conseil adopte des recommandations sur proposition de la Commission, en liaison avec l'article 100, paragraphe 2, du TFUE qui prévoit des mesures relatives au transport maritime.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

La présente initiative vise à faciliter le transfert de navires entre les registres nationaux et à permettre que la concurrence se déroule sur un pied d'égalité, sans altérer le niveau de sécurité. Elle définit également un niveau de sécurité commun recommandé à l'échelle de l'UE pour les petits navires à passagers effectuant des voyages nationaux dans les eaux de l'UE. Aucun de ces objectifs ne pourrait être atteint par une action unilatérale au niveau des États membres.

• Proportionnalité

La recommandation offre aux États membres un critère non contraignant sur le niveau de sécurité des petits navires à passagers qui, si les États membres décidaient de s'inspirer des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles communs, enverrait un signal clair sur le potentiel du marché intérieur et pourrait servir de base à des progrès futurs. Le bilan de qualité réalisé dans le cadre du programme REFIT a recommandé la mise en place d'un cadre de normes de performance pour les petits navires à passagers comme étant la seule approche réglementaire qui serait proportionnée et générera une valeur ajoutée au niveau de l'UE. Cette approche laisse un certain degré de liberté pour s'adapter, le cas échéant, aux circonstances locales et encourage la construction de modèles novateurs.

• Choix de l'instrument

Étant donné que l'approche proposée est nouvelle, son succès dépend de son adoption par les États membres de l'UE. Par conséquent, les objectifs de sécurité et les exigences fonctionnelles recommandés servent de source d'inspiration et d'orientation pour les États membres. La présente initiative prend la forme d'une proposition de la Commission de recommandation du Conseil afin que ce dernier approuve l'approche proposée dans un instrument non contraignant.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

La présente initiative fait suite aux recommandations du bilan de qualité réalisé dans le cadre du programme de la Commission pour une réglementation affûtée et performante (REFIT). Le bilan de qualité a montré que les objectifs fondamentaux liés à la sécurité des passagers et au marché intérieur de la législation de l'UE sur la sécurité des navires à passagers conservent

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 [COM(2009) 8 final].

toute leur pertinence. Cependant, il a également cerné un certain nombre de questions importantes, parmi lesquelles la possibilité d'élaborer des normes harmonisées pour les navires non construits en acier ou en matériaux équivalents, qui ne sont actuellement pas couverts par le cadre réglementaire de l'UE. Les résultats du bilan de qualité et les mesures de suivi correspondantes sont décrits dans le rapport de la Commission.

- **Consultation des parties intéressées**

Les objectifs de sécurité et les exigences fonctionnelles recommandés pour les petits navires à passagers (Guide sur les petits navires à passagers⁴) ont été définis en concertation avec des experts nationaux et des organisations concernées dans le cadre du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers, qui a été élargi à cette fin pour y inclure les observateurs des parties intéressées. Le travail technique a été coordonné par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), qui a organisé un atelier spécifique le 13 novembre 2017, en plus des réunions régulières du groupe d'experts sur la sécurité des navires à passagers, et a coordonné un groupe de travail par correspondance créé à cette fin.

Bien que la grande majorité des experts des autorités nationales compétentes et des organisations concernées aient appuyé cette initiative, certaines questions ont été soulevées sur la nécessité et la valeur ajoutée de cette initiative. Le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente proposition passe en revue ces questions, ainsi que les commentaires formulés à leur sujet.

En outre, une consultation en ligne a été organisée entre juillet et novembre 2017⁵. Cette consultation s'adressait aux opérateurs économiques exerçant des activités dans la construction et le commerce de navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres, tels que les exploitants de chantiers navals, ainsi que les concepteurs, les propriétaires et les exploitants de navires. Toutes les autres parties intéressées ont pu participer à cette consultation si elles le souhaitaient. Cette consultation avait pour objet de recueillir l'avis des opérateurs économiques, en particulier les petits et les très petits, sur la mesure dans laquelle l'adoption de règles communes de l'UE pour les petits navires à passagers pourrait faciliter le fonctionnement du marché intérieur dans ce secteur. La consultation visait également à recueillir des données concrètes sur cette question. Elle a complété la consultation susmentionnée réalisée auprès des autorités nationales et des parties intéressées et qui portait spécifiquement sur la définition technique des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles.

Globalement, les résultats ont montré que les opérateurs économiques (ainsi que quelques administrations nationales qui ont également répondu au questionnaire ou ont fait part de leur position) soutiennent résolument cette initiative et que l'adoption de règles de sécurité communes de l'UE pour les petits navires à passagers aurait une incidence positive à très positive sur l'établissement et la facilitation du marché intérieur dans ce secteur, se traduisant par un accroissement de la concurrence, voire également de l'innovation, sur le marché. Dans leurs observations générales, les personnes interrogées ont souligné que les règles communes de l'UE devraient être fondées sur les pratiques existantes et être suffisamment souples pour refléter les conditions d'exploitation et les compétences locales.

Étant donné que l'approche recommandée est nouvelle, l'adoption de règles communes de l'UE a été jugée prématurée. L'élaboration d'un cadre de sécurité commun axé sur des exigences de performance pour les petits navires à passagers nécessiterait de déterminer et

⁴ Initialement défini sous le titre provisoire «Code des petits navires».

⁵ Site internet de la consultation: https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships_fr.

d'évaluer, conjointement avec les États membres et les parties intéressées, les modalités de sa mise en place au niveau de l'UE ainsi que ses incidences.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

En ce qui concerne les données relatives à la flotte et aux accidents, la présente initiative se fonde sur les données collectées au cours du bilan de qualité réalisé dans le cadre du programme REFIT et présentées dans le document de travail des services de la Commission «Ajuster le cap: bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers», adopté le 16 octobre 2015⁶. Les résultats de l'étude externe réalisée à l'appui du bilan de qualité ont également été utilisés⁷, ainsi que les résultats des travaux antérieurs menés sur cette question. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a fourni l'assistance technique nécessaire, ainsi qu'un aperçu des pratiques les plus pertinentes actuellement en vigueur dans ce secteur.

- **Analyse d'impact**

Étant donné que la proposition ne définit aucune procédure ni norme de sécurité spécifique, elle ne devrait avoir aucune incidence significative directe ni proposer aucune option stratégique qui pourrait être évaluée *ex ante*. Les objectifs de sécurité et les exigences fonctionnelles recommandés ont été définis sur la base des pratiques actuellement en vigueur et en concertation avec les organisations concernées et les experts des États membres. À ce stade, ils servent de source d'inspiration et d'orientation pour les États membres, de façon à prouver que l'adoption d'une approche plus uniforme de la sécurité des navires à passagers est possible. Ils ne doivent en aucun cas être appliqués de manière obligatoire.

La proposition est accompagnée d'un document de travail des services de la Commission qui décrit les pratiques pertinentes actuellement en vigueur et présente les contributions des parties intéressées. Si la Commission décide plus tard de donner suite à cette initiative en définissant des procédures ou des normes de sécurité spécifiques, une analyse d'impact sera réalisée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente initiative repose sur le cadre normatif basé sur la performance qui a été considéré lors du bilan de qualité réalisé dans le cadre du programme REFIT comme étant la seule approche réglementaire qui serait proportionnée et générera une valeur ajoutée au niveau de l'UE. Si les États membres décidaient de s'inspirer des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles communs pour les petits navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres au niveau de l'UE, cela enverrait un signal clair à propos du potentiel du marché intérieur qui pourrait alors être développé davantage.

Étant donné que la présente initiative ne vise pas, à ce stade, à définir des procédures ou des normes de sécurité spécifiques et que son adoption sera entièrement laissée à la discrétion des États membres, elle ne devrait générer aucune économie ni aucun avantage quantifiable immédiat. De telles incidences seraient quantifiées si l'initiative était adoptée et développée plus avant.

- **Droits fondamentaux**

La proposition est sans conséquence pour la protection des droits fondamentaux.

⁶ SWD(2015) 197 final.

⁷ Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (publication disponible en anglais uniquement sur le site internet «Publications de l'UE», à l'adresse suivante: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Aucune modalité d'information n'est prévue.

- Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis pour ce type d'initiative.

- Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

En ce qui concerne la portée des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles recommandés (Guide sur les petits navires à passagers), l'objectif est de couvrir tous les petits navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres, indépendamment de leurs matériaux de construction. Le Guide sur les petits navires à passagers s'inspire des approches réglementaires actuelles fondées sur des exigences de performance et correspond aux deux premiers niveaux du modèle de normes de construction des navires fondé sur des objectifs de l'Organisation maritime internationale, ainsi que de l'expérience acquise dans le cadre de son application.

La structure du Guide sur les petits navires à passagers proposé s'articule autour des catégories et des sous-catégories de sécurité des conventions et codes maritimes existants, c'est-à-dire la catégorie de sécurité (chapitre) et la sous-catégorie de sécurité (règlement), comprenant: a) les exigences fonctionnelles; b) les risques; et c) les exigences de performance.

L'expérience a montré que la définition d'une série d'objectifs distincte pour chaque exigence fonctionnelle spécifique s'est avérée avoir une valeur ajoutée relativement faible. Par conséquent, les objectifs et les exigences fonctionnelles ont été fusionnés dans le Guide sur les petits navires à passagers. Néanmoins, et sur la base des observations formulées par les experts, un certain nombre d'objectifs généraux ont été définis pour le Guide dans son intégralité (plutôt que pour chaque exigence).

Les exigences fonctionnelles sont extraites ou s'inspirent des sources et expériences existantes au niveau international et national, parmi lesquelles la convention SOLAS de 1974, les travaux en cours de l'Organisation maritime internationale, la législation nationale suédoise et les règles de l'ANEP-77. Le cas échéant, les mêmes sources ont été utilisées pour déterminer les risques et les exigences de performance correspondantes. La formulation des exigences fonctionnelles a été peaufinée en concertation avec les experts, comme le décrit de manière détaillée le document de travail des services de la Commission accompagnant la présente proposition. En cas de divergence de vues, la solution privilégiée par la majorité des experts a été retenue.

Enfin, le Guide sur les petits navires à passagers a été soigneusement rédigé de façon à éviter, autant que possible, une formulation qualitative et a eu recours à des solutions techniques spécifiques pour éviter toute ambiguïté et ne pas entraver l'innovation.

Proposition de

RECOMMANDATION DU CONSEIL

relative aux objectifs de sécurité et aux exigences fonctionnelles applicables aux navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292 et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil⁸, adoptée le 15 novembre 2017, excluait les navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres (ci-après dénommés les «petits navires à passagers») construits en acier ou en matériau équivalent du champ d'application de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁹ à la suite des recommandations du bilan de qualité de la législation de l'UE relative à la sécurité des navires à passagers réalisé dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT)¹⁰. Cette modification s'appliquera à partir du 21 décembre 2019.
- (2) Le bilan de qualité a montré que les prescriptions de la directive 2009/45/CE, qui découlent de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (la «convention SOLAS de 1974»), se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers. En l'absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive 2009/45/CE, les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres ont dès lors été exclus du champ d'application de la directive.
- (3) Les petits navires à passagers étant pour l'essentiel construits dans des matériaux autres que l'acier, la grande majorité de ces navires ont déjà été certifiés conformément à la législation nationale. Les États membres réglementent la sécurité des petits navires à passagers selon des approches différentes, ce qui se traduit par une hétérogénéité des règles et normes de sécurité. Cette divergence constitue un défi important, en particulier pour les petits propriétaires de navires de l'Union, qui dépendent du marché de l'occasion des petits navires à passagers. Ce constat a été confirmé par les résultats de la consultation ouverte, la majorité des participants étant des microentreprises ou des petites entreprises. La consultation a montré que l'adoption d'une approche plus uniforme des règles de sécurité pour les petits navires

⁸ Directive (UE) 2017/2108 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 315 du 30.11.2017, p. 40).

⁹ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

¹⁰ COM(2015) 508 final.

à passagers pourrait avoir une incidence positive sur le fonctionnement du marché intérieur dans ce secteur.

- (4) La directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹ a établi un marché intérieur des bateaux de plaisance, en harmonisant les caractéristiques de sécurité des bateaux de plaisance dans tous les États membres et en éliminant ainsi les entraves aux échanges entre États membres. Ce n'est pas le cas pour les petits navires à passagers.
- (5) Le bilan de qualité a recommandé la mise en place d'un cadre de normes de performance comme étant la seule approche qui pourrait être proportionnée et générer une valeur ajoutée au niveau de l'Union. Une telle approche laisserait un certain degré de liberté pour s'adapter aux circonstances locales, le cas échéant, et encourager la construction de modèles novateurs, sous réserve de vérifier que le niveau de sécurité requis est respecté. À la différence d'un cadre réglementaire contraignant, cette approche tiendrait mieux compte de la grande variété de modèles, de matériaux et de formes d'exploitation des petits navires à passagers, ainsi que du fait que les États membres sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires sur le plan de la distance par rapport à la côte ou au port et des conditions météorologiques.
- (6) Les objectifs de sécurité et les exigences fonctionnelles jointes à la présente recommandation reposent sur un tel cadre de normes de performance, ainsi que sur l'expérience acquise au niveau international, de l'Union et national. Ils ont été définis en concertation avec les experts et les parties intéressées des États membres et pourraient, s'ils sont adoptés par les États membres et développés plus avant, servir de référence pour les passagers effectuant des voyages nationaux sur ces navires dans les eaux de l'Union. Ils pourraient également faciliter l'accès des fabricants et des opérateurs à l'ensemble du marché de l'Union.
- (7) La présente recommandation comprend des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles qui sont mieux adaptés aux petits navires à passagers. Il convient dès lors d'inviter les États membres à s'inspirer des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles joints à la présente recommandation, en vue de l'adoption d'une approche plus uniforme des règles de sécurité applicables aux petits navires à passagers.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:1. Les États membres sont invités à préparer le terrain à l'adoption d'une approche plus uniforme des règles de sécurité applicables aux navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres (les «petits navires à passagers») qui effectuent des voyages nationaux dans les eaux de l'Union et qui ne sont ni des bateaux de plaisance au sens de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2013/53/UE ni des navires à passagers relevant du champ d'application de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2009/45/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2017/2108 et applicable à partir du 21 décembre 2019.

- 2. À cet effet, il est recommandé que les États membres, à partir du 21 décembre 2019:
 - (a) s'inspirent, le cas échéant, des objectifs de sécurité et des exigences fonctionnelles applicables aux petits navires à passagers joints en annexe;

¹¹ Directive abrogée et remplacée par la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur (JO L 354 du 28.12.2013, p. 90).

- (b) contribuent à la poursuite de l'élaboration des objectifs et des exigences visés au point a) relevant du cadre de normes de performance, y compris à la détermination et à l'évaluation d'autres formes de vérification et de mise en œuvre;
- (c) encouragent la participation des parties intéressées à ce processus.

3. La présente recommandation ne porte pas atteinte au droit des États membres de définir des règles de sécurité applicables aux petits navires à passagers visés au point 1.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*