



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 24 mei 2018
(OR. en)

9113/18

**Interinstitutioneel dossier:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	23 mei 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2018) 314 final
Betreft:	Voorstel voor een AANBEVELING VAN DE RAAD inzake veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2018) 314 final.

Bijlage: COM(2018) 314 final



Brussel, 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Voorstel voor een

AANBEVELING VAN DE RAAD

**inzake veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor passagiersschepen met een
lengte van minder dan 24 meter**

{SWD(2018) 238 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Op 20 december 2017 zijn de wijzigingen van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ van kracht geworden; deze wijzigingen, die uiterlijk op 21 december 2019 van toepassing worden, gelden niet voor kleine passagiersschepen (d.w.z. schepen met een lengte van minder dan 24 meter). Dit is gebleken uit de aanbevelingen ten gevolge van de geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen² in het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT).

Richtlijn 2009/45/EG heeft in de hele EU voor een uniform hoog veiligheidsniveau gezorgd en de interne markt een boost gegeven. Ze heeft dit echter niet gedaan voor kleine passagiersschepen (met een lengte van minder dan 24 meter); voor deze schepen zijn verscheidene belangrijke veiligheidsaspecten niet geharmoniseerd omdat de huidige prescriptieve normen moeilijk op gemeenschappelijke wijze kunnen worden toegepast op de grote verscheidenheid aan kleine schepen en de omstandigheden waarin zij in de EU worden ingezet. Het werd ook duidelijk dat de veelheid aan diensten waarvoor deze schepen zijn gebouwd, geleid heeft tot een zeer breed assortiment van modellen en technische oplossingen. Hierdoor was het zeer moeilijk om een gemeenschappelijke reeks gedetailleerde regels op te stellen, en moest een andere regelgevende benadering worden gevolgd.

Bovendien zijn slechts een 60-tal kleine stalen schepen op de in totaal ongeveer 1950 kleine schepen gecertificeerd onder Richtlijn 2009/45/EG. De overgrote meerderheid van kleine schepen wordt tegenwoordig uit andere materialen dan staal gebouwd (ongeveer 1 000 uit hout, 590 uit composietmaterialen en 170 uit aluminium). Voor dergelijke schepen bestaan op dit ogenblik geen gemeenschappelijke normen of veiligheidsbenchmarks, noch op EU-, noch op internationaal niveau. Elke lidstaat volgt een andere benadering bij het reguleren van de veiligheid van deze schepen; dit leidt tot uiteenlopende maatregelen, benaderingen en interpretaties, waardoor het een uitdaging wordt om schepen voor een grotere interne markt te bouwen.

De afwezigheid van geharmoniseerde veiligheidsnormen vormt een grote uitdaging, met name voor kleinere Europese rederijen die afhankelijk zijn van de tweedehandsmarkt in kleine passagiersschepen (72 % van de circa 360 rederijen met passagiersschepen onder Richtlijn 2009/45/EG beschikken over slechts één binnenlands passagiersschip). Als het schip niet gecertificeerd is volgens de richtlijn, is in principe het beginsel van wederzijdse erkenning van toepassing. In de praktijk is echter elk schip bijna een prototype, d.w.z. dat het gebouwd is voor een specifiek doel en volgens technische specificaties die zijn vastgesteld door de toekomstige eigenaar. Telkens wanneer een schip onder een andere vlag gaat varen, moet het dus worden aangepast en opnieuw worden gecertificeerd, met alle bijbehorende kosten.

Uit de ongevallenstatistieken die in het bijgaande werkdocument van de diensten van de Commissie zijn opgenomen, blijkt dat zich sinds 2011 geen imminente veiligheidsproblemen hebben voorgedaan. Tussen 2011 en 2017 zijn in het Europees Informatieplatform voor scheepvaartongevallen (European Marine Casualty Information Platform — EMCIP) 555 ongevallen geregistreerd met kleine binnenlandse passagiersschepen die niet onder de richtlijn

¹ Richtlijn (EU) 2017/2108 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 40).

² COM(2015) 508.

vallen, waarbij 165 gewonden en 11 doden vielen. Dit komt neer op ongeveer twee doden per 100 ongevallen en één gewonde per 3 ongevallen.

Door de afwezigheid van bepaalde eisen in sommige lidstaten (bv. wat de indeling van kleine schepen betreft) of de diversiteit van eisen inzake, bijvoorbeeld, brandwerendheid, moet het bereikte veiligheidsniveau nader worden bekeken (door aanvullende maatregelen die zijn afgestemd op lokale en geofysische omstandigheden, zoals navigatiebeperkingen).

De voorgestelde veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor kleine passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter bevatten aanbevolen beginselen voor de veiligheid van deze schepen die, als ze door de lidstaten zouden worden toegepast en verder ontwikkeld, de weg zouden effenen voor een meer gemeenschappelijke benadering van de veiligheid van kleine passagiersschepen op binnenlandse verbindingen in de EU.

Deze nieuwe aanpak, die gebaseerd is op prestaties in plaats van prescriptieve eisen, zou - indien nodig - ruimte laten voor aanpassingen aan lokale omstandigheden en een stimulans geven aan innoverende ontwerpen. Het is ook een betere afspiegeling van de grote diversiteit aan ontwerpen en materialen van kleine passagiersschepen, die gevoeliger zijn voor lokale exploitatieomstandigheden.

Daarom worden lidstaten in het voorstel verzocht om de aanbevolen prestatie-eisen, die gericht zijn op de veiligheid van kleine passagiersschepen, toe te passen.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het voorstel is volledig samenhangend met Richtlijn (EU) 2017/2108, met name overweging 8, waarin de medewetgevers de Commissie verzoeken om zo snel mogelijk richtsnoeren vast te stellen voor kleine passagiersschepen, zodat de lidstaten daar rekening mee kunnen houden wanneer zij hun eigen nationale veiligheidsnormen vaststellen. Die richtsnoeren moeten in voorkomend geval rekening houden met alle internationale overeenkomsten en verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), en moeten vermijden dat aanvullende eisen worden ingevoerd die verder gaan dan de bestaande internationale regels. Ze hebben tot doel de weg te effenen voor een meer gemeenschappelijke benadering van de veiligheid van kleine passagiersschepen op binnenlandse verbindingen in de EU.

Het voorstel ligt volledig in de lijn van de aanbevelingen van de REFIT-geschiktheidscontrole voor het opstellen van richtsnoeren of normen voor kleine schepen op basis van functionele eisen, als onderdeel van een doelgericht normeringskader. De aanbeveling bouwt in de eerste plaats voort op de opgedane ervaringen en de lessen die geleerd zijn op internationaal niveau, in het kader van de IMO.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Aangezien het voorstel noodzakelijk is, een meerwaarde creëert en gelijke tred houdt met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, draagt het bij tot de uitvoering van de agenda van de Commissie voor betere regelgeving. Het helpt ook om de doelstellingen van het zeevervoersbeleid voor 2018³ te bereiken door, onder meer, te zorgen voor ferrydiensten van goede kwaliteit in het geregelde passagiersvervoer in de EU.

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009) 0008).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

Het voorstel is gebaseerd op artikel 292 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), waarin bepaald is dat de Raad aanbevelingen vaststelt op voorstel van de Commissie, in samenhang met artikel 100, lid 2, VWEU, dat voorziet in maatregelen met betrekking tot de zeevaart.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Dit initiatief heeft tot doel de overgang van schepen tussen nationale registers te vergemakkelijken en concurrentie onder gelijke voorwaarden mogelijk te maken, zonder het veiligheidsniveau in gevaar te brengen. Het bevat ook een aanbeveling voor een gemeenschappelijk veiligheidsniveau in de EU voor kleine passagiersschepen die binnenlandse reizen uitvoeren in de wateren van de EU. Deze doelstellingen kunnen niet worden bereikt door unilaterale maatregelen op het niveau van de lidstaten.

- **Evenredigheid**

De aanbeveling verschaft de lidstaten een niet-bindende benchmark voor het veiligheidsniveau van kleine passagiersschepen die, als de lidstaten beslissen zich door de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen te laten leiden, een duidelijk signaal zou geven betreffende het potentieel op de interne markt en mogelijkheden biedt om op voort te bouwen. Volgens de aanbevelingen van de REFIT-geschiktheidscontrole was het kader van prestatiegebaseerde normen voor kleine passagiersschepen de enige regelgevende aanpak die evenredig zou zijn en een meerwaarde voor de EU zou opleveren. Deze aanpak laat een zekere ruimte voor aanpassingen aan lokale omstandigheden en stimuleert innoverende ontwerpen.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de voorgestelde aanpak volledig nieuw is, is het succes afhankelijk van de toepassing ervan door de EU-lidstaten. Daarom worden de veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen als inspiratie en leidraad aan de lidstaten voorgesteld. Dit initiatief neemt de vorm aan van een voorstel van de Commissie voor een aanbeveling van de Raad, teneinde de goedkeuring van de Raad te krijgen voor de voorgestelde aanpak in de vorm van een niet-bindend instrument.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Dit initiatief sluit aan op de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole in het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT) van de Commissie. Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat de belangrijkste doelstellingen van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van schepen op het gebied van passagiersveiligheid en de interne markt nog steeds zeer relevant zijn. Uit de geschiktheidscontrole kwamen echter nog een aantal andere belangrijke punten naar voren, zoals de mogelijkheid om geharmoniseerde normen op te stellen voor schepen die niet van staal of gelijkwaardig materiaal zijn gemaakt, welke niet onder het actuele regelgevingskader van de EU vallen. De resultaten van de geschiktheidscontrole en de bijbehorende follow-upmaatregelen worden nader toegelicht in het verslag van de Commissie.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De voorgestelde veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor kleine passagiersschepen (de gids voor kleine passagiersschepen)⁴ zijn samen met nationale deskundigen en organisaties van belanghebbenden opgesteld in het kader van de deskundigengroep voor de veiligheid van passagiersschepen, die met het oog hierop is uitgebreid met waarnemers van belanghebbenden. De technische werkzaamheden zijn gecoördineerd door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, dat, ter aanvulling van de gewone werkzaamheden van de deskundigengroep voor de veiligheid van passagiersschepen, op 13 november 2017 een specifieke workshop heeft georganiseerd en optrad als coördinator van een correspondentiegroep die voor dit doel was opgericht.

De meeste deskundigen van de nationale bevoegde autoriteiten en de organisaties van belanghebbenden waren voorstander van dit initiatief, maar hadden toch enkele vragen over de noodzaak en meerwaarde ervan. Zie het bijgaande werkdocument van de diensten van de Commissie voor een overzicht van deze vragen en de feedback daarop.

Tussen juli en november 2017 werd een online-raadpleging georganiseerd⁵. Deze raadpleging was gericht tot marktdeelnemers die betrokken zijn bij de bouw van en handel in passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter, zoals scheepswerven, ontwerpers, eigenaars en reders. Het stond ook alle andere belanghebbenden vrij om te reageren op deze raadpleging, mochten zij dat nodig vinden. De raadpleging had tot doel te peilen naar de mening van de marktdeelnemers, met name de kleine en zeer kleine, over de mate waarin gemeenschappelijke EU-regels voor kleine passagiersschepen de interne markt voor dergelijke schepen kan faciliteren. Een ander doel van de raadpleging was concrete voorbeelden ter ondersteuning hiervan te verzamelen. De raadpleging vormde een aanvulling op de bovengenoemde raadpleging van nationale autoriteiten en belanghebbenden, die gericht was op de technische ontwikkeling van de veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen zelf.

In het algemeen is uit de resultaten gebleken dat dit initiatief op sterke steun van de marktdeelnemers kan rekenen (en van enkele nationale overheden, die eveneens op de raadpleging hebben geantwoord of een standpunt hebben ingediend) en dat gemeenschappelijke EU-veiligheidsregels voor kleine passagiersschepen geacht worden een zeer positief of positief effect te hebben op de totstandbrenging en facilitering van de interne markt voor deze schepen, de toename van de concurrentie en mogelijk ook op de innovatie op de markt. De respondenten hebben er in hun algemene opmerkingen op gewezen dat gemeenschappelijke EU-regels steeds gebaseerd moeten zijn op bestaande praktijken en voldoende flexibel moeten zijn om rekening te kunnen houden met plaatselijke omstandigheden en deskundigheid.

Aangezien het om een nieuwe aanpak gaat, werd het nog te vroeg geacht om gemeenschappelijke EU-regels vast te stellen. Alvorens het gemeenschappelijk prestatiegebaseerd veiligheidskader voor kleine passagiersschepen verder kan worden ontwikkeld, moet samen met de lidstaten en belanghebbenden worden nagegaan hoe dit kan worden gerealiseerd op het niveau van de EU en wat de effecten daarvan zijn.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Wat gegevens over de vloot en ongevallen betreft, bouwt dit initiatief voort op de gegevens die tijdens de REFIT-geschiktheidscontrole zijn verzameld en die zijn gerapporteerd in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Adjusting course: EU Passenger Ship

⁴ Oorspronkelijk werktitel: "Code voor de veiligheid van kleine schepen".

⁵ Webpagina van de raadpleging: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

Safety Legislation Fitness Check", dat op 16 oktober 2015 is vastgesteld⁶. Voorts is ook gebruik gemaakt van de bevindingen van een externe studie die is uitgevoerd ter ondersteuning van de geschiktheidscontrole⁷, en van de resultaten van eerdere werkzaamheden met betrekking tot dit thema. De technische bijstand in het kader van dit proces was in de eerste plaats afkomstig van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, dat onder meer een overzicht van de meest relevante bestaande praktijken voor deze schepen heeft opgesteld.

- **Effectbeoordeling**

Omdat in dit voorstel geen specifieke veiligheidsnormen of procedures worden vastgesteld, wordt niet verwacht dat het directe significante gevolgen of beleidsalternatieven zal hebben die van tevoren konden worden beoordeeld. De aanbevolen veiligheidsdoelstellingen en functionele vereisten zijn, samen met deskundigen van de lidstaten en organisaties van belanghebbenden, opgesteld op basis van bestaande praktijken. In deze fase worden ze als inspiratie en leidraad naar de lidstaten gestuurd, om aan te tonen dat een meer gemeenschappelijke aanpak van de veiligheid van passagiersschepen haalbaar is. Ze zijn in geen geval bedoeld om verplicht te worden toegepast.

Het voorstel gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie, dat een beschrijving geeft van de relevante bestaande praktijken en de verslagen bevat over de inbreng van de belanghebbenden. Als de Commissie in de toekomst zou besluiten specifieke veiligheidsnormen of procedures op te stellen in het kader van dit initiatief, wordt een effectbeoordeling uitgevoerd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit initiatief is gebaseerd op het zogenaamde kader voor prestatiegebaseerde normen dat uit de REFIT-geschiktheidscontrole naar voren is gekomen als de enige regelgevende aanpak die evenredig zou zijn en een meerwaarde voor de EU zou opleveren. Als de lidstaten beslissen zich te laten leiden door de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor dit type schepen op EU-niveau, zou dit een duidelijk signaal geven betreffende het potentieel op de interne markt dat mogelijkheden biedt om op voort te bouwen.

Aangezien dit initiatief in dit stadium niet tot doel heeft specifieke veiligheidsnormen of procedures vast te stellen en aangezien de toepassing ervan volledig aan de lidstaten wordt overgelaten, wordt niet verwacht dat het onmiddellijk kwantificeerbare besparingen en voordelen zal opleveren. Deze effecten zullen worden gekwantificeerd als het initiatief met succes wordt toegepast en verder wordt ontwikkeld.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

⁶ SWD(2015)197.

⁷ Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (beschikbaar in de EU bookshop: <https://publications.europa.eu/nl/web/general-publications/publications>)

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er is geen rapportage gepland.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Voor dit type initiatief zijn geen toelichtende stukken vereist.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het doel is om alle kleine passagiersschepen van minder dan 24 m lang, ongeacht het materiaal waaruit ze zijn gemaakt, onder het toepassingsgebied van de voorgestelde veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen (de gids voor kleine passagiersschepen) te laten vallen. De gids voor kleine passagiersschepen is geïnspireerd op de bestaande prestatiegebaseerde regelgevende aanpak en stemt overeen met de eerste twee fasen van het op doelstellingen gebaseerde standaardmodel van de Internationale Maritieme Organisatie en de ervaring met de toepassing daarvan.

De structuur van de voorgestelde gids voor kleine passagiersschepen volgt de categorieën en subcategorieën in bestaande maritieme verdragen en codes, namelijk de veiligheids categorie (hoofdstuk) en veiligheidssubcategorie (regel), met inbegrip van a) functionele eis; b) aangepakt gevaar; en c) prestatie-eis.

Uit ervaring is gebleken dat het vaststellen van een aparte laag doelstellingen voor elke specifieke functionele eis betrekkelijk weinig meerwaarde opleverde. In de gids voor kleine passagiersschepen zijn de doelstellingen en functionele eisen dan ook samengevoegd. Op basis van de feedback van deskundigen zijn evenwel een aantal algemene doelstellingen ontworpen voor de gids in zijn geheel (in plaats van voor elke eis).

De functionele eisen zijn overgenomen uit of geïnspireerd op bestaande bronnen en ervaringen op internationaal en nationaal niveau, met inbegrip van het SOLAS-Verdrag van 1974, de lopende werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie, nationale wetgeving van Zweden en regels van ANEP 77. Voor zover beschikbaar zijn dezelfde bronnen gebruikt om de aangepakte gevaren en de overeenkomstige prestatie-eisen vast te stellen. De formulering van de functionele eisen is verder verfijnd met behulp van de deskundigen, zoals in detail is beschreven in het begeleidende werkdocument van de diensten. In het geval van uiteenlopende standpunten, is gekozen voor de oplossing die op de steun van de meerderheid van de deskundigen kon rekenen.

Ten slotte zijn kwalitatieve formuleringen en specifieke technische oplossingen zoveel mogelijk vermeden bij de opstelling van de gids voor kleine passagiersschepen, om te voorkomen dat dubbelzinnigheid zou ontstaan en dat de innovatie zou worden belemmerd.

Voorstel voor een

AANBEVELING VAN DE RAAD

inzake veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 292 en artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn (EU) 2017/2108 van het Europees Parlement en de Raad⁸, die op 15 november 2017 is vastgesteld, werden passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter ("kleine passagiersschepen") die vervaardigd zijn uit staal of een gelijkwaardig materiaal, uitgesloten van het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad⁹ ingevolge de aanbevelingen van de geschiktheidscontrole van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen in het kader van het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT)¹⁰. Deze wijziging wordt van toepassing met ingang van 21 december 2019.
- (2) Uit de geschiktheidscontrole is gebleken dat het moeilijk is om de prescriptieve eisen van Richtlijn 2009/45/EG die zijn afgeleid uit het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (het "SOLAS-verdrag van 1974"), toe te passen op kleine passagiersschepen. Omdat zich geen specifieke veiligheidsproblemen voordoen en Richtlijn 2009/45/EG niet in passende normen voorziet, zijn schepen met een lengte van minder dan 24 meter van het toepassingsgebied van die richtlijn uitgesloten.
- (3) Kleine passagiersschepen worden meestal uit andere materialen dan staal vervaardigd; het grootste gedeelte van deze vloot was dus reeds gecertificeerd op basis van nationale wetgeving. De lidstaten passen verschillende benaderingen toe bij de regulering van de veiligheid van kleine passagiersschepen, met verschillen in veiligheidsregels en -normen tot gevolg. Dergelijke verschillen vormen een grote uitdaging, met name voor eigenaars van kleinere schepen in de Unie, die afhankelijk zijn van de tweedehandsmarkt in kleine passagiersschepen. Dit werd bevestigd door de resultaten van de openbare raadpleging; de meeste respondenten op die raadpleging waren micro-ondernemingen of kleine ondernemingen. Uit de raadpleging is gebleken dat een meer gemeenschappelijke aanpak van veiligheidsregels voor kleine

⁸ Richtlijn (EU) 2017/2108 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 315 van 30.11.2017, blz. 40).

⁹ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

¹⁰ COM(2015) 508.

passagiersschepen een positief effect kan hebben op de werking van de interne markt op dit gebied.

- (4) Bij Richtlijn 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad¹¹ is een interne markt voor pleziervaartuigen opgericht, waarbij de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen in alle lidstaten zijn geharmoniseerd en aldus de obstakels voor de handel in deze vaartuigen tussen de lidstaten zijn opgeheven. Dit is niet het geval voor kleine passagiersschepen.
- (5) De aanbeveling die uit de geschiktheidscontrole naar voren kwam, namelijk een kader voor prestatienormen, is de enige aanpak die evenredig is en een meerwaarde kan creëren op het niveau van de Unie. Deze aanpak zou, indien nodig, de nodige marge voor aanpassing aan lokale omstandigheden laten en zou innoverende ontwerpen aanmoedigen, voor zover wordt gecontroleerd dat het vereiste veiligheidsniveau wordt gehaald. In vergelijking met een prescriptief regelgevingskader zou het een betere weergave zijn van de grote diversiteit aan ontwerpen, materialen en exploitatiewijzen van kleine passagiersschepen; de lidstaten zijn ook beter geplaatst om de lokale navigatiebeperkingen voor kleine passagiersschepen te beoordelen, zoals de afstand tot de kust of havens, of weersomstandigheden.
- (6) De veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen die als bijlage bij deze aanbeveling zijn gevoegd, zijn gebaseerd op een dergelijk kader voor prestatienormen en op de bestaande ervaringen in de Unie en op internationaal en nationaal gebied. Deze normen zijn samen met de deskundigen van de lidstaten en belanghebbenden opgesteld; als ze door de lidstaten worden toegepast en verder worden ontwikkeld, kunnen ze een referentie vormen voor passagiers die binnenlandse reizen aan boord van dergelijke schepen maken in de wateren van de Unie. Ze kunnen fabrikanten en exploitanten uit de Unie ook gemakkelijker toegang verschaffen tot de ruimere markt van de Unie.
- (7) Deze aanbeveling bevat veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen die beter zijn aangepast aan kleine passagiersschepen. De lidstaten moeten dan ook worden verzocht om zich door de veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen in de bijlage bij deze aanbeveling te laten leiden, teneinde te komen tot een meer gemeenschappelijke benadering van de veiligheidsregels voor kleine passagiersschepen,

HEEFT DE VOLGENDE AANBEVELING VASTGESTELD:1. De lidstaten worden verzocht om het pad te effenen voor een meer gemeenschappelijke benadering van de veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 meter ("kleine passagiersschepen") die worden ingezet voor binnenlandse reizen in de wateren van de Unie en geen pleziervaartuigen zijn in de zin van artikel 3, lid 2, van Richtlijn 2013/53/EU, noch passagiersschepen die onder het toepassingsgebied vallen van artikel 3, lid 1, van Richtlijn 2009/45/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2017/2108, die van toepassing is met ingang van 21 december 2019.

- 2. Daarom wordt aanbevolen dat de lidstaten, met ingang van 21 december 2019:
 - (a) zich laten leiden, voor zover relevant, door de in de bijlage uiteengezette veiligheidsdoelstellingen en functionele eisen voor kleine passagiersschepen;

¹¹ Ingetrokken en vervangen door Richtlijn 2013/53/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters (PB L 354 van 28.12.2013, blz. 90).

- (b) de verdere ontwikkeling van de onder a) bedoelde doelstellingen en eisen ondersteunen binnen het prestatiegebaseerde kader, met inbegrip van de vaststelling en beoordeling van alternatieve manieren voor de controle en toepassing ervan;
 - (c) de betrokkenheid van belanghebbenden bij dit proces aanmoedigen.
3. Deze aanbeveling doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten om veiligheidsregels voor de in punt 1 bedoelde kleine passagiersschepen vast te stellen.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter