

Bruxelles, 24 mai 2018
(OR. en)

9113/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	23 mai 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 314 final
Subiect:	Propunere de RECOMANDARE A CONSILIULUI privind obiectivele de siguranță și cerințele funcționale pentru navele de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 314 final

Anexă: COM(2018) 314 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Propunere de

RECOMANDARE A CONSILIULUI

privind obiectivele de siguranță și cerințele funcționale pentru navele de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m

{SWD(2018) 238 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

La 20 decembrie 2017, au intrat în vigoare modificările aduse Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, care exclud din sfera acesteia navele mici de pasageri (respectiv, navele cu o lungime mai mică de 24 m), cu efect de la 21 decembrie 2019. Acesta este rezultatul recomandărilor formulate în urma verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri, efectuate în temeiul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT)².

Directiva 2009/45/CE a instituit un nivel comun de siguranță ridicat la nivelul întregii Uniuni și a adus importante beneficii pieței interne. Acest lucru nu s-a realizat însă și în ceea ce privește navele de mici dimensiuni (sub 24 metri lungime), în cazul cărora nu au fost armonizate unele aspecte esențiale legate de siguranță (fapt care reflectă dificultatea de a aplica standardele prescriptive actuale într-o manieră comună multitudinii de tipuri de nave mici și condițiilor diverse în care acestea își desfășoară activitatea în întreaga UE). A reieșit cu claritate că gama largă de servicii pentru care sunt construite aceste nave generează o gamă foarte largă de proiecte de construcție și de soluții tehnice. În consecință, elaborarea unui set comun de norme detaliate s-a dovedit extrem de dificilă și a necesitat o abordare reglementară diferită.

În plus, din totalul de aproximativ 1950 de nave mici, doar 60 de nave mici din oțel au fost certificate în temeiul Directivei 2009/45/CE. Aceasta se datorează faptului că marea majoritate a navelor mici sunt construite din alte materiale decât oțelul (lemn - cca 1 000 de nave, materiale compozite - cca 590 de nave și aluminiu - cca 170 de nave). Pentru aceste nave, nu există în prezent standarde comune sau etaloane de siguranță, nici la nivelul UE, nici la nivel internațional. Fiecare stat membru abordează diferit reglementarea siguranței acestora, generând astfel diferențe în ceea ce privește măsurile, abordările și interpretările și îngreunând construcția de nave destinate unei piețe interne extinse.

Absența standardelor de siguranță armonizate este o problemă mai ales pentru micii armatori europeni, care recurg la cumpărarea de nave uzate pentru transportul de pasageri cu nave mici (72 % din cca 360 de armatori cu nave de pasageri în temeiul Directivei 2009/45/CE dețin doar o singură navă pentru transportul intern de pasageri). În cazul în care nava nu este certificată în conformitate cu directiva, recunoașterea reciprocă ar trebui să se aplice, în principiu. Însă, în practică, fiecare navă este aproape un prototip, adică este construită pentru un anumit scop, conform specificațiilor tehnice stabilite de viitorul său proprietar. În cazul schimbării de pavilion, nava trebuie modificată și recertificată în consecință, acțiuni care presupun costuri suplimentare.

Referitor la statisticile privind accidentele, astfel cum sunt prezentate în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei, datele începând cu 2011 nu au demonstrat existența niciunei probleme iminente de siguranță. În cazul navelor mici de pasageri care sunt folosite în transportul intern și care nu intră sub incidența directivei, în Platforma europeană de informare cu privire la accidentele maritime (EMCIP) au fost înregistrate 555 de accidente

¹ Directiva (UE) 2017/2108 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 de modificare a Directivei 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 315, 30.11.2017, p. 40–51).

² COM(2015) 508.

între 2011 și 2017, soldate cu 165 de răniți și 11 decese. Aceasta înseamnă aproximativ două decese la 100 de accidente și un rănit la trei accidente.

Cu toate acestea, absența anumitor cerințe în unele state membre (de exemplu, privind compartimentarea navelor mici) sau diversitatea cerințelor în ceea ce privește, de exemplu, izolația contra incendiilor, creează necesitatea examinării nivelului de siguranță atins (determinat prin măsuri suplimentare adaptate condițiilor locale și geofizice, cum ar fi restricțiile de navigație).

Obiectivele de siguranță și cerințele funcționale propuse pentru navele mici de pasageri, cu o lungime mai mică de 24 m, determină principiile recomandate pentru siguranța acestor nave, care, dacă vor fi adoptate de statele membre și dezvoltate în continuare, vor face loc unei abordări mai unitare în ceea ce privește siguranța navelor mici de pasageri care operează curse interne în apele UE.

Această nouă abordare, bazată mai mult pe performanță decât pe cerințe prescriptive, ar urma să lase o marjă de libertate pentru adaptarea la circumstanțele locale atunci când este necesar și să promoveze concepte inovatoare. De asemenea, o atare abordare reflectă mai bine diversitatea modelelor, a materialelor și a modurilor de funcționare a navelor mici de pasageri, care sunt mai sensibile la condițiile de operare locale.

Prin urmare, propunerea urmărește să invite statele membre să adopte abordarea recomandată în materie de siguranță, bazată pe performanță, în cazul navelor mici de pasageri.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Propunerea este pe deplin coerentă cu Directiva (UE) 2017/2108, în special cu considerentul 8 în care colegiitorii au invitat Comisia să adopte cât de curând orientări pentru navele mici de pasageri, astfel încât statele membre să le poată lua în considerare la stabilirea propriilor standarde naționale de siguranță. Aceste orientări ar trebui să ia în considerare toate acordurile și convențiile internaționale ale Organizației Maritime Internaționale (OMI), după caz, și să evite introducerea unor cerințe suplimentare care depășesc normele internaționale existente. Obiectivul este de a pregăti terenul pentru o abordare comună în ceea ce privește siguranța navelor mici de pasageri care operează curse interne în apele UE.

Propunerea este în deplină concordanță cu recomandările formulate în urma verificării adecvării REFIT, referitoare la elaborarea de orientări sau de standarde pentru navele mici, pe baza unor cerințe funcționale, ca parte a unui cadru standard bazat pe obiective. Recomandarea se bazează în principal pe experiența acumulată și pe lecțiile învățate la nivel internațional în cadrul OMI.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea este în acord cu Agenda Comisiei pentru o mai bună reglementare, asigurând faptul că măsurile la nivelul UE sunt necesare, că se aduce valoare adăugată și că se ține pasul cu evoluțiile la nivel politic, societal și tehnologic. Ea respectă obiectivele strategiei privind transportul maritim pentru 2018³, prin asigurarea, printre altele, a calității serviciilor de transport cu feribotul în cadrul transportului regulat de pasageri în interiorul UE.

³ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social European și către Comitetul Regiunilor – Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 [COM (2009) 0008].

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Propunerea se întemeiază pe articolul 292 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), potrivit căruia Consiliul adoptă recomandări la propunerea Comisiei, coroborat cu articolul 100 alineatul (2) din TFUE, care prevede măsuri legate de transportul maritim.

• Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)

Această inițiativă își propune să faciliteze transferul de nave între registrele naționale, permițând desfășurarea unei concurențe echitabile, fără compromiterea nivelului de siguranță. Ea prevede, de asemenea, un nivel comun de siguranță recomandat la nivelul UE pentru navele mici de pasageri care operează curse interne în apele UE. Niciunul dintre aceste obiective nu ar putea fi realizat prin măsuri unilaterale la nivelul statelor membre.

• Proporționalitatea

Recomandarea furnizează statelor membre un nivel de referință neobligatoriu privind siguranța navelor mici de pasageri, care, dacă statele membre ar decide să se orienteze după obiective de siguranță comune și cerințe funcționale comune, ar trimite un semnal clar privind potențialul pieței interne și ar putea fi dezvoltat și mai mult. Verificarea adecvării din cadrul REFIT a recomandat cadrul standardelor bazate pe performanță pentru micile nave de pasageri ca fiind singura abordare reglementară care ar fi proporțională și ar genera valoare adăugată la nivelul UE. Această abordare lasă o marjă de libertate pentru adaptarea la circumstanțele locale atunci când este necesar și promovează concepte inovatoare.

• Alegerea instrumentului

Având în vedere noutatea abordării propuse, adoptarea sa de către statele membre ale UE i-ar asigura succesul. Prin urmare, obiectivele de siguranță și cerințele funcționale propuse sunt prezentate statelor membre ca sursă de inspirație și ca orientare. Această inițiativă ia forma unei propuneri a Comisiei de recomandare a Consiliului, pentru solicitarea aprobării de către Consiliu a abordării propuse, sub forma unui instrument fără caracter juridic obligatoriu.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

• Evaluările ex post/verificarea adecvării legislației existente

Această inițiativă este urmarea recomandărilor formulate cu ocazia verificării adecvării, realizată prin programul Comisiei privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT). Verificarea adecvării a arătat că obiectivele-cheie ale legislației UE în domeniul siguranței navelor de pasageri, legate de siguranța pasagerilor și de piața internă, rămân deosebit de relevante. Ea a identificat în egală măsură o serie de aspecte importante, inclusiv posibilitatea de a elabora standarde armonizate pentru navele construite din alte materiale decât oțelul sau din materiale echivalente, actualmente în afara cadrului de reglementare al UE. Rezultatele verificării adecvării și măsurile subsecvente corespunzătoare au fost descrise în raportul Comisiei.

• Consultările cu părțile interesate

Obiectivele de siguranță și cerințele funcționale propuse pentru navele mici de pasageri (*Small Passenger Ship Guide*⁴) au fost elaborate împreună cu experții naționali și cu organizațiile părților interesate în cadrul Grupului de experți privind siguranța navelor de

⁴ Elaborat inițial cu titlul de lucru „Codul ambarcațiunilor mici”.

pasageri (PSS), care a fost extins în acest scop pentru a include observatorii părților interesate. Lucrările tehnice au fost coordonate de Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, care a organizat un seminar pe teme specifice la 13 noiembrie 2017, în plus față de reuniunile periodice ale Grupului de experți privind PSS, și a coordonat un grup de corespondență creat în acest scop.

Deși marea majoritate a experților din partea autorităților naționale competente și organizațiile părților interesate au fost favorabile acestei inițiative, au existat o serie de întrebări privind necesitatea și valoarea adăugată a acestei inițiative. Perspectiva și feedback-ul furnizat în urma acestor întrebări sunt consemnate în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

În plus, în perioada iulie-noiembrie 2017 a fost organizată o consultare online⁵. Această consultare a fost orientată către operatorii economici implicați în construcția și comercializarea navelor de pasageri de sub 24 m lungime, cum ar fi șantierele navale, proiectanții, armatorii și operatorii. Toate celelalte părți interesate aveau posibilitatea de a contribui la această consultare după cum considerau de cuviință. Consultarea a fost lansată pentru a se vedea care este punctul de vedere al operatorilor economici, în special al celor mici și foarte mici, cu privire la măsura în care normele comune ale UE pentru navele mici de pasageri ar putea facilita piața internă a navelor mici de pasageri. De asemenea, prin intermediul consultării s-a vizat colectarea de dovezi empirice pe această temă. Ea a completat consultarea menționată realizată cu autoritățile naționale și cu părțile interesate, axată asupra dezvoltării tehnice a obiectivelor de siguranță și a cerințelor funcționale în sine.

Per total, rezultatele au arătat că această inițiativă este susținută ferm de operatorii economici (precum și de câteva administrații naționale care și-au transmis răspunsurile sau pozițiile) și că normele de siguranță comune ale UE pentru navele mici de pasageri sunt considerate a avea un impact pozitiv sau deosebit de pozitiv asupra instituirii și facilitării pieței interne a acestor nave, determinând creșterea concurenței și eventual chiar a inovării pe piață. În observațiile lor generale, respondenții au subliniat faptul că eventualele norme comune la nivelul UE ar trebui să se bazeze pe practicile existente și să fie suficient de flexibile pentru a permite o bună reprezentare a condițiilor de operare și a expertizei la nivel local.

Având în vedere noutatea abordării recomandate, adoptarea unor norme comune ale UE a fost considerată prematură. Dezvoltarea cadrului comun de siguranță bazat pe performanță, aplicabil navelor mici de pasageri, ar necesita identificarea și evaluarea, împreună cu statele membre și părțile interesate, a modului în care s-ar putea realiza acest lucru la nivelul UE și a impactului aferent.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

În ceea ce privește datele privind flota și accidentele, această inițiativă se bazează pe datele colectate în cursul procesului de verificare a adecvării REFIT și raportate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri”, adoptat la 16 octombrie 2015⁶. Au fost utilizate și concluziile studiului extern efectuat în sprijinul verificării adecvării⁷, precum și rezultatele activităților anterioare desfășurate pe această temă. Agenția Europeană pentru Siguranță

⁵ Site-ul internet consacrat acestei consultări: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

⁶ SWD(2015)197.

⁷ Tractebel, 2015. *Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation* (publicat la librăria UE: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

Maritimă (EMSA) a furnizat asistență tehnică esențială în acest proces, inclusiv o prezentare generală a celor mai relevante practici existente în cazul acestor nave.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea nu definește standarde sau proceduri specifice de siguranță și, prin urmare, nu ar trebui să aibă niciun impact semnificativ direct și nici să propună opțiuni politice alternative care să poată fi evaluate ex ante. Obiectivele de siguranță și cerințele funcționale recomandate au fost elaborate pe baza practicilor existente, și împreună cu experții statelor membre și ai organizațiilor părților interesate. În acest stadiu, ele sunt prezentate statelor membre ca sursă de inspirație și de orientare, pentru a demonstra că este fezabilă o abordare mai unitară a siguranței navelor de pasageri. În niciun caz nu sunt menite să se aplice în mod obligatoriu.

Propunerea este însoțită de un document de lucru al serviciilor Comisiei, care descrie practicile existente relevante și expune contribuția părților interesate. În cazul în care Comisia decide, în viitor, să dea curs acestei inițiative prin dezvoltarea de standarde sau proceduri specifice de siguranță, se va realiza o evaluare a impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Această inițiativă se bazează pe așa-numitul cadru al standardelor bazate pe performanță, identificat în verificarea adecvării din cadrul REFIT drept singura abordare reglementară care ar fi proporțională și ar genera o valoare adăugată la nivelul UE. Dacă statele membre decid să se orienteze după obiectivele de siguranță și cerințele funcționale comune pentru acest tip de nave la nivelul UE, s-ar transmite un semnal clar privind potențialul pieței interne, pe baza căruia situația ar putea evolua.

Dat fiind faptul că inițiativa nu urmărește momentan definirea unor standarde sau proceduri de siguranță specifice și având în vedere faptul că adoptarea ei va fi lăsată complet la latitudinea statelor membre, ea nu ar trebui să genereze economii și beneficii imediate cuantificabile. Aceste efecte ar putea fi cuantificate în cazul în care inițiativa este bine adoptată și dezvoltată.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu sunt prevăzute măsuri de raportare.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Acest tip de inițiativă nu necesită documente explicative.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

În ceea ce privește domeniul de aplicare al obiectivelor de siguranță și al cerințelor funcționale propuse (Ghidul navelor mici de pasageri - *Small Passenger Ship Guide*), se urmărește includerea tuturor navelor mici de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m, indiferent de materialul din care sunt construite. Ghidul s-a inspirat din abordările

reglementare existente bazate pe performanțe și corespunde primelor două niveluri ale modelului standard bazat pe obiective al Organizației Maritime Internaționale, precum și din experiența dobândită cu ocazia aplicării sale.

Structura acestui ghid urmărește categoriile și subcategoriile de siguranță din convențiile și codurile maritime existente, și anume categoria de siguranță (capitol) și subcategoria de siguranță (regulament), inclusiv (a) cerințele funcționale; (b) pericolul abordat; și (c) cerințele de performanță.

Experiența a demonstrat că definirea unui strat separat de obiective pentru fiecare cerință funcțională specifică are o valoare adăugată relativ scăzută. Prin urmare, în ghid au fost fuzionate obiectivele și cerințele funcționale. Însă pe baza feedbackului din partea experților, au fost concepute o serie de obiective generale pentru întregul ghid (nu pentru fiecare cerință).

Cerințele funcționale au fost extrase sau inspirate din sursele existente și din experiențele la nivel internațional și național, inclusiv din Convenția SOLAS din 1974, din activitățile în curs de desfășurare în cadrul Organizației Maritime Internaționale, din legislația națională a Suediei precum și din standardul ANEP 77. În funcție de disponibilitate, au fost utilizate aceleași surse pentru a se stabili pericolele abordate și cerințele de performanță corespunzătoare. Formularea cerințelor funcționale a fost perfecționată împreună cu experții, astfel cum se precizează în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei. În cazul unor opinii divergente, a fost reținută soluția susținută de majoritatea experților.

În cele din urmă, ghidul a fost redactat cu atenție pentru a se evita, pe cât posibil, expresii calitative și formularea unor soluții tehnice specifice, pentru a se evita ambiguitatea și pentru a nu se împiedica inovarea.

Propunere de

RECOMANDARE A CONSILIULUI

privind obiectivele de siguranță și cerințele funcționale pentru navele de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 292 și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Directiva (UE) 2017/2108 a Parlamentului European și a Consiliului⁸, adoptată la 15 noiembrie 2017, a exclus navele de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m („navele mici de pasageri”), fabricate din oțel sau dintr-un material echivalent, din domeniul de aplicare al Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁹, în urma recomandărilor formulate în urma verificării adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri, efectuate în temeiul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT)¹⁰. Această modificare se va aplica începând cu 21 decembrie 2019.
- (2) Verificarea adecvării a arătat că cerințele prescriptive ale Directivei 2009/45/CE, care rezultă din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (denumită în continuare „Convenția SOLAS 1974”), s-au dovedit a fi dificil de adaptat la navele mici de pasageri. În absența unor probleme de siguranță specifice și a unor standarde adecvate prevăzute de Directiva 2009/45/CE, navele cu o lungime mai mică de 24 m au fost așadar excluse din domeniul de aplicare al acestei directive.
- (3) Navele mici de pasageri sunt construite în principal din alte materiale decât oțelul, iar marea majoritate a acestei flote era deci deja certificată în temeiul legislației naționale. Abordările diferite ale statelor membre în ceea ce privește reglementarea siguranței navelor mici de pasageri determină diferențe la nivelul normelor și al standardelor de siguranță. Aceste divergențe reprezintă o provocare importantă, în special pentru micii armatori din Uniune, care recurg la cumpărarea de nave uzate pentru transportul de pasageri cu nave mici. Acest lucru a fost confirmat de rezultatele consultării deschise în care majoritatea respondenților au fost microîntreprinderi sau întreprinderi mici. Consultarea a arătat că o abordare comună a normelor de siguranță pentru navele mici de pasageri ar putea avea un impact pozitiv asupra funcționării pieței interne în acest domeniu.

⁸ Directiva (UE) 2017/2108 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 de modificare a Directivei 2009/45/CE privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 315, 30.11.2017, p. 40).

⁹ Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

¹⁰ COM(2015) 508 final.

- (4) Prin Directiva 94/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹¹, a fost instituită o piață internă a ambarcațiunilor de agrement care armonizează caracteristicile de siguranță ale ambarcațiunilor de agrement din toate statele membre și, prin urmare, elimină obstacolele din calea comerțului între statele membre. Acest lucru nu este însă valabil în cazul navelor mici de pasageri.
- (5) Verificarea adecvării a recomandat un cadru al standardelor bazate pe performanță drept singura abordare care ar fi proporțională și ar genera o valoare adăugată la nivelul Uniunii. Această abordare ar lăsa o marjă de libertate pentru adaptarea la contextul local, dacă se dovedește necesar, și ar promova proiecte inovatoare care ar urma să fie verificate pentru a se constata dacă respectă nivelul minim de siguranță prevăzut. În comparație cu un cadru de reglementare prescriptiv, ar reflecta mai bine diversitatea modelelor, a materialelor și a modurilor de funcționare a navelor mici de pasageri, precum și faptul că statele membre sunt mai în măsură să evalueze restricțiilor locale privind navigația în cazul navelor mici de pasageri în ceea ce privește distanța până la port sau la coastă și condițiile meteorologice.
- (6) Obiectivele de siguranță și cerințele funcționale anexate la prezenta recomandare se bazează pe aceste standarde de performanță, precum și pe experiența la nivel internațional, la nivelul Uniunii și la nivel național. Ele au fost elaborate împreună cu experții și părțile interesate din statele membre și ar putea, dacă vor fi adoptate de statele membre și dezvoltate în continuare, să reprezinte un etalon pentru pasagerii care călătoresc pe aceste nave în apele Uniunii. De asemenea, ar putea să faciliteze accesul pe piața Uniunii al producătorilor și operatorilor din Uniune.
- (7) Prezenta recomandare include obiective de siguranță și cerințe funcționale care sunt mai bine adaptate la navele mici de pasageri. Statele membre ar trebui, prin urmare, să fie invitate să se orienteze după obiectivele de siguranță și cerințele funcționale anexate la prezenta recomandare, în vederea realizării unei abordări comune în ceea ce privește normele de siguranță aplicabile navelor mici de pasageri,

ADOPTĂ PREZENTA RECOMANDARE:1. Statele membre sunt invitate să pregătească terenul în vederea unei abordări comune a normelor de siguranță pentru navele de pasageri cu o lungime mai mică de 24 m („navele mici de pasageri”) care operează curse interne în apele Uniunii și nu sunt nici ambarcațiuni de agrement, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Directiva 2013/53/UE, și nici nave de pasageri care intră în domeniul de aplicare al articolului 3 alineatul (1) din Directiva 2009/45/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2017/2108 și aplicabilă începând cu 21 decembrie 2019.

2. În acest sens se recomandă ca, începând cu 21 decembrie 2019, statele membre:
- (a) să se orienteze, dacă este cazul, după obiectivele de siguranță și cerințele funcționale pentru navele mici de pasageri prezentate în anexă;
 - (b) să sprijine dezvoltarea obiectivelor și a cerințelor menționate la litera (a), în cadrul bazat pe performanță, inclusiv identificarea și evaluarea unor forme alternative de verificare și implementare a acestora;
 - (c) să încurajeze implicarea părților interesate în acest proces.

¹¹ Abrogată și înlocuită de Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice (JO L 354, 28.12.2013, p. 90).

3. Prezenta recomandare nu aduce atingere dreptului statelor membre de a defini norme de siguranță aplicabile navelor mici de pasageri menționate la punctul 1.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*