



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 24 maj 2018
(OR. en)

9113/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0159 (NLE)**

MAR 67

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	23 maj 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 314 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS REKOMMENDATION om säkerhetsmål och funktionskrav för passagerarfartyg med en längd under 24 meter

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 314 final.

Bilaga: COM(2018) 314 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Förslag till

RÅDETS REKOMMENDATION

om säkerhetsmål och funktionskrav för passagerarfartyg med en längd under 24 meter

{SWD(2018) 238 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Den 20 december 2017 trädde ändringarna av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG¹ i kraft. Härigenom undantas små passagerarfartyg (dvs. fartyg med en längd under 24 meter) från direktivets tillämpningsområde, med verkan från och med den 21 december 2019. Detta var en följd av rekommendationerna i programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit) efter en kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg².

Direktiv 2009/45/EG har lett till en gemensam hög säkerhetsnivå i hela EU och avsevärda fördelar för den inre marknaden. Så är emellertid inte fallet när det gäller små fartyg (under 24 meters längd) för vilka flera viktiga säkerhetsaspekter inte har harmoniserats (vilket återspeglar svårigheten att tillämpa de nuvarande föreskrivande normerna på ett gemensamt sätt för de många små fartyg som bedriver trafik i hela EU och de villkor de verkar under). Det blev också tydligt att de många olika typer av tjänster som dessa fartyg är byggda för ger upphov till en mängd olika konstruktioner och tekniska lösningar. Detta gjorde att identifieringen av en gemensam uppsättning detaljerade regler blev extremt utmanande och krävde en annan regleringsstrategi.

Dessutom är det endast cirka 60 små stålfartyg av totalt cirka 1 950 små fartyg som har blivit certifierade i enlighet med direktiv 2009/45/EG. Detta beror på att en stor majoritet av de små fartygen för närvarande är byggda av andra material än stål (trä, ca. 1 000 fartyg, kompositmaterial, ca. 590 fartyg och aluminium, ca. 170 fartyg). För sådana fartyg finns det för närvarande inga gemensamma standarder eller säkerhetsriktmärken, vare sig på EU-nivå eller internationell nivå. Varje medlemsstat har en egen strategi för reglering av säkerheten vilket kan leda till olika åtgärder, strategier och tolkningar, vilket innebär att fartygsbyggande för en större inre marknad är en utmaning.

Avsaknaden av harmoniserade säkerhetsnormer är en stor utmaning särskilt för de mindre europeiska redare som är beroende av andrahandsmarknaden med små passagerarfartyg (72 % av cirka 360 redare med passagerarfartyg i enlighet med direktiv 2009/45/EC har endast ett inrikes passagerarfartyg). Om fartyget inte är certifierat enligt direktivet bör ömsesidigt erkännande i princip tillämpas. I praktiken är emellertid varje fartyg nästan en prototyp, dvs. byggt för ett särskilt ändamål beroende på de tekniska specifikationer som fastställs av dess framtida ägare. Om fartygets flagg ändras måste fartyget därför modifieras och omcertifieras – med de ytterligare kostnader som detta innebär.

När det gäller statistik över olyckor som rapporteras i det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar, har uppgifterna sedan 2011 inte visat någon överhängande säkerhetsrisk. I fråga om små passagerarfartyg i inrikes trafik utanför direktivets tillämpningsområde har 555 olyckor registrerats mellan 2011 och 2017 i European Marine Casualty Information Platform (Emcip), med 165 skadade och 11 dödsfall. Detta innebär omkring 2 dödsfall per 100 olyckor och 1 person skadad per 3 olyckor.

Avsaknaden av vissa krav i en del medlemsstater (t.ex. vad gäller indelningen av små fartyg) eller de olika krav som gäller t.ex. brandisolering, skapar behov av ytterligare övervägande av

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2108/EU av den 15 november 2017 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 315, 30.11.2017, s. 40).

² COM(2015) 508 final.

den uppnådda säkerhetsnivån (som bestäms av kompletterande åtgärder som är anpassade till lokala och geofysiska villkor, t.ex. navigeringsbegränsningar).

De föreslagna säkerhetsmålen och funktionskraven för små passagerarfartyg med en längd under 24 meter leder till rekommenderade principer för säkerheten för dessa fartyg som skulle, om medlemsstaterna ställer sig bakom dem och de vidareutvecklas, bana väg för en mer gemensam strategi när det gäller säkerheten för små passagerarfartyg som går i inrikes trafik inom EU-vatten.

Denna nya strategi, som bygger på resultat snarare än föreskrivande krav, skulle ge en viss grad av frihet för anpassning till lokala förhållanden vid behov och främja innovativa utformningar. Den återspeglar också på ett bättre sätt de många olika utformningarna, materialen och trafiken för små passagerarfartyg som är mer känsliga för lokala trafikförhållanden.

Syftet med förslaget är därför att uppmana medlemsstaterna att anamma den rekommenderade prestationsbaserade säkerhetsstrategin för små passagerarfartyg.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förslaget är helt och hållet förenligt med direktiv (EU) 2017/2108, i synnerhet skäl 8, där medlagstiftarna uppmanade kommissionen att anta riktlinjer för små passagerarfartyg så snart som möjligt, så att medlemsstaterna kan beakta dem när de fastställer egna säkerhetsnormer. Dessa riktlinjer bör när så är lämpligt beakta alla internationella överenskommelser och konventioner från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) samt undvika att införa ytterligare krav som går utöver befintliga internationella bestämmelser. Målet är att bana väg för en mer gemensam strategi när det gäller säkerhet för små passagerarfartyg som gör inrikesresor i EU-vatten.

Förslaget ligger helt i linje med rekommendationerna i Refit-kontrollen om lagstiftningens ändamålsenlighet om att det ska tas fram riktlinjer eller normer för små fartyg, på grundval av funktionskrav i samband med en målbaserad standardram. Rekommendationen bygger främst på erfarenheter och lärdomar på internationell nivå inom ramen för IMO.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget är i linje med kommissionens agenda för bättre lagstiftning genom att det säkerställer att åtgärder på EU-nivå är nödvändiga och ger ett mervärde och håller jämna steg med den politiska, sociala och tekniska utvecklingen. Förslaget motsvarar också målen för 2018 års strategi för sjöfarten³ genom att säkerställa bland annat färjetrafik av hög kvalitet för reguljär persontransport inom EU.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Förslaget grundar sig på artikel 292 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), enligt vilken rådet antar rekommendationer på grundval av ett förslag från kommissionen, jämförd med artikel 100.2 i EUF-fördraget som stadgar om åtgärder med avseende på sjöfart.

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 (KOM(2009) 8).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Detta initiativ syftar till att underlätta överföringen av fartyg mellan nationella register och möjliggör konkurrens på lika villkor, utan att säkerheten äventyras. I initiativet föreskrivs också en rekommenderad gemensam säkerhetsnivå på EU-nivå för små passagerarfartyg som går i inrikes trafik inom EU-vatten. Inget av dessa mål kan uppnås genom ensidiga åtgärder på medlemsstatsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Rekommendationen ger medlemsstaterna ett icke-bindande riktmärke för säkerhetsnivån för små passagerarfartyg som, om medlemsstaterna beslutar sig för att låta sig vägledas av de gemensamma säkerhetsmålen och funktionskraven, skulle sända en tydlig signal om den inre marknadens möjligheter och som skulle kunna byggas ut ytterligare. I Refit-kontrollen rekommenderas resultatbaserade normer för små passagerarfartyg som den enda regleringsstrategi som skulle vara proportionerlig samt skapa EU-mervärde. Denna strategi ger en viss grad av frihet för anpassning till lokala förhållanden vid behov och främjar innovativa utformningar.

- **Val av instrument**

Mot bakgrund av att den föreslagna strategin är ny, är nyckeln till dess framgång att EU:s medlemsstater använder den. De föreslagna säkerhetsmålen och funktionskraven läggs därför fram för medlemsstaterna som inspiration och vägledning. Detta initiativ består av ett förslag från kommissionen till rådets rekommendation, för att få den föreslagna strategin godkänd av rådet som ett icke-bindande instrument.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Detta initiativ är en uppföljning av rekommendationerna från den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen genomfört genom sitt program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit). Denna kontroll av ändamålsenligheten visade att de centrala målen för EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg när det gäller passagerarsäkerhet och den inre marknaden fortfarande i hög grad är relevanta. I kontrollen identifierades emellertid bland annat ett antal viktiga frågor, till exempel möjligheten att ta fram harmoniserade normer för fartyg byggda av andra material än stål eller likvärdiga material, som för närvarande inte omfattas av EU:s regelverk. Resultaten av kontrollen av ändamålsenligheten och motsvarande uppföljningsåtgärder beskrivs i kommissionens rapport.

- **Samråd med berörda parter**

De föreslagna säkerhetsmålen och funktionskraven för små passagerarfartyg (vägledning för små passagerarfartyg)⁴ har tagits fram tillsammans med nationella experter och berörda organisationer inom ramen för expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg som har utökats för detta ändamål för att även inkludera observatörer. Det tekniska arbetet har samordnats av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som anordnade ett särskilt seminarium den 13 november 2017 vid sidan av de regelbundna sammanträdena i expertgruppen för säkerheten på passagerarfartyg och samordnade en korrespondensgrupp som inrättats för detta ändamål.

⁴ Gruppen togs ursprungligen fram med den preliminära titeln ”kod för små fartyg”.

Medan den stora majoriteten experter från de behöriga nationella myndigheterna och de berörda parternas organisationer har gett stöd till detta initiativ fanns det några frågor om behovet och mervärdet av detta initiativ. En översikt av och återkopplingen till dessa frågor finns i det bifogade arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar.

Dessutom organiserades ett webbaserat samråd mellan juli och november 2017⁵. Samrådet var inriktat på ekonomiska aktörer som är involverade i byggandet av och handeln med passagerarfartyg med en längd under 24 meter, såsom varv, formgivare, redare och operatörer. Alla andra berörda parter kunde bidra till samrådet i den mån de ansåg det lämpligt. Samrådet inleddes för att samla in synpunkter från de ekonomiska aktörerna, i synnerhet de små och mycket små aktörerna, på i vilken utsträckning gemensamma EU-regler för små passagerarfartyg kan underlätta den inre marknaden med små passagerarfartyg. Samrådet syftar också till att inhämta anekdotiska bevis för detta. Det kompletterade ovannämnda samråd med nationella myndigheter och berörda parter, som fokuserade på den tekniska utvecklingen av själva säkerhetsmålen och funktionskraven.

På det hela taget har resultaten visat att detta initiativ har fått starkt stöd av ekonomiska aktörer (samt ett fåtal nationella förvaltningar som också lämnade in sina svar eller ståndpunkter) och att gemensamma EU-säkerhetsregler för små passagerarfartyg anses ha mycket positiv eller positiv inverkan när det gäller att inrätta och underlätta den inre marknaden med dessa fartyg, och därigenom ökar konkurrensen och eventuellt också innovationen på marknaden. I sina allmänna kommentarer betonade de svarande att alla gemensamma EU-regler bör bygga på befintlig praxis och bör vara tillräckligt flexibla så att de lokala driftförhållandena och expertkunskapen återspeglas väl.

Mot bakgrund av att den rekommenderade metoden är så pass ny har antagandet av gemensamma EU-regler bedömts komma för tidigt. En ytterligare utveckling av den gemensamma resultatbaserade säkerhetsramen för små passagerarfartyg skulle kräva att man, tillsammans med medlemsstaterna och berörda parter, identifierar och bedömer hur detta skulle kunna göras på EU-nivå och konsekvenserna av detta.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Vad gäller uppgifter om flottan och olyckor bygger detta initiativ på de uppgifter som samlats in under förfarandet för Refit-kontrollen som rapporteras i kommissionens arbetsdokument ”Justera kursen: kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg” som antogs den 16 oktober 2015⁶. Resultaten av en extern studie som genomförts till stöd för kontrollen av ändamålsenligheten har också använts⁷, liksom resultaten av tidigare arbete på detta område. Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) har tillhandahållit den centrala tekniska assistansen i detta förfarande, inbegripet en översikt över de mest relevanta befintliga metoderna för dessa fartyg.

- **Konsekvensbedömning**

I förslaget definieras inte några särskilda säkerhetsnormer eller förfaranden och det förväntas därför inte ha några betydande konsekvenser eller strategialternativ som skulle kunna bedömas i förväg. De rekommenderade säkerhetsmålen och funktionskraven har tagits fram på grundval av befintliga metoder och tillsammans med experter från medlemsstaterna och

⁵ Webbplats för samrådet: <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 (publicerade i EU-bokhandeln: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

berörda parter organisationer. I detta skede läggs de fram för medlemsstaterna som en inspiration och vägledning för att visa att en mer gemensam strategi för säkerheten på passagerarfartyg är genomförbar. De är på intet sätt avsedda att tillämpas på ett bindande sätt.

Förslaget åtföljs av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som beskriver gällande praxis och rapporterar om de berörda parternas synpunkter. Om kommissionen beslutar att följa upp detta initiativ med framtagande av särskilda säkerhetsnormer eller förfaranden, kommer en konsekvensbedömning att göras.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta initiativ bygger på den så kallade ramen för resultatbaserade normer som har identifierats vid Refit-kontrollen som den enda regleringsstrategi som skulle vara proportionerlig och skapa EU-mervärde. Om medlemsstaterna beslutar att vägleda sig av de gemensamma säkerhetsmålen och funktionskraven för denna typ av fartyg på EU-nivå skulle detta sända en tydlig signal om den inre marknadens potential som man skulle kunna bygga vidare på.

Med tanke på att detta initiativ i detta skede inte syftar till att fastställa någon särskild säkerhetsnorm eller förfaranden och att dess användning helt och hållet kommer att överlåtas till medlemsstaterna att besluta om, förväntas det inte få några omedelbara kvantifierbara besparingar och fördelar. Dessa effekter kan kvantifieras om detta initiativ med framgång anammas och vidareutvecklas.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ingen rapportering är planerad.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förklarande dokument behövs inte för denna typ av initiativ.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Vad gäller omfattningen av de föreslagna säkerhetsmålen och funktionskraven (vägledningen för små passagerarfartyg), är syftet att omfatta alla små passagerarfartyg med en längd under 24 meter, oavsett vilket material de är byggda av. Vägledningen för små passagerarfartyg har inspirerats av de befintliga resultatbaserade regleringsstrategierna och motsvarar de två första stegen i den målbaserade standardmodellen för Internationella sjöfartsorganisationen och erfarenheterna av dess tillämpning.

Strukturen på den föreslagna vägledningen för små passagerarfartyg följer säkerhetskategorierna och underkategorierna i befintliga sjöfartskonventioner och -koder, dvs. säkerhetskategori (kapitel) och säkerhetsunderkategori (förordning), bland annat a) funktionskrav, b) den risk som ska åtgärdas, och c) resultatkrav.

Erfarenheten har visat att fastställandet av ett separat mål för varje specifikt funktionskrav visade sig ha ett relativt begränsat mervärde. I vägledningen för små passagerarfartyg har målen och funktionskraven därför slagits samman. Trots detta, och på grundval av återkopplingen från experter, har ett antal allmänna mål utformats för vägledningen i sin helhet (snarare än för varje krav).

Funktionskraven har hämtats från eller inspirerats av befintliga källor och erfarenheter på internationell såväl som på nationell nivå, inbegripet 1974 års SOLAS-konvention, det pågående arbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen, den nationella lagstiftningen i Sverige samt reglerna i Aneq 77. I förekommande fall användes samma källor för att fastställa de risker som skulle åtgärdas och motsvarande resultatkrav. Ordalydelsen i funktionskraven har finjusterats tillsammans med experter, såsom beskrivs i detalj i det bifogade arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar. I händelse av meningsskiljaktigheter har den lösning som stöds av en majoritet av experterna behållits.

Slutligen har vägledningen för små passagerarfartyg formulerats mycket försiktigt för att så långt som möjligt undvika kvalitativa ord och särskilda tekniska lösningar för att undvika missförstånd och för att inte hindra innovation.

Förslag till

RÅDETS REKOMMENDATION

om säkerhetsmål och funktionskrav för passagerarfartyg med en längd under 24 meter

EUROPEISKA UNIONENS RÅD UTFÄRDAR DENNA REKOMMENDATION

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 292 och 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2108⁸ som antogs den 15 november 2017 uteslöt passagerarfartyg med en längd under 24 meter (”små passagerarfartyg”) tillverkade av stål eller likvärdigt material från tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG⁹ i enlighet med rekommendationerna i programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit) efter en kontroll av ändamålsenligheten hos EU:s lagstiftning om säkerheten på passagerarfartyg¹⁰. Denna ändring ska tillämpas från och med den 21 december 2019.
- (2) Kontrollen av ändamålsenligheten visade att de föreskrivande kraven i direktiv 2009/45/EG som härrör från 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1974 års SOLAS-konvention) har varit svåra att anpassa till små passagerarfartyg. Då inga specifika säkerhetsproblem föreligger och inga lämpliga normer föreskrivs i direktiv 2009/45/EG har därför fartyg med en längd under 24 meter undantagits från det direktivets tillämpningsområde.
- (3) Små fartyg byggs främst av andra material än stål och den allra största delen av denna flotta var därför redan certifierad i enlighet med den nationella lagstiftningen. Medlemsstaterna har olika strategier för att reglera säkerheten hos små passagerarfartyg, vilket leder till skillnader i säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer. Sådana skillnader utgör en stor utmaning, särskilt för de mindre redarna i unionen, som förlitar sig på andrahandsmarknaden för små passagerarfartyg. Detta bekräftades av resultaten från det öppna samrådet där majoriteten av de svarande var mikroföretag eller små företag. Samrådet har visat att en mer gemensam strategi för säkerhetsbestämmelser för små passagerarfartyg kan få en positiv effekt på den inre marknadens funktion på detta område.
- (4) En inre marknad för fritidsbåtar har inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG¹¹ som harmoniserar säkerhetskraven på fritidsbåtar i alla

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2108/EU av den 15 november 2017 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 315, 30.11.2017, s. 40).

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1).

¹⁰ COM(2015) 508 final.

¹¹ Upphävt och ersatt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar (EUT L 354, 28.12.2013, s. 90).

medlemsstater och därigenom undanröjer hinder för handeln mellan medlemsstaterna. Detta är inte fallet för små passagerarfartyg.

- (5) I kontrollen av ändamålsenligheten rekommenderades en ram för resultatnormer som den enda strategi som skulle kunna vara proportionerlig och skulle kunna skapa mervärde på unionsnivå. En sådan strategi skulle ge viss frihet att, vid behov, göra anpassningar till lokala förhållanden och främja innovativa utformningar, under förutsättning att den säkerhetsnivå som krävs uppfylls. Jämfört med ett föreskrivande regelverk skulle den på ett bättre sätt återspegla de många olika utformningarna av små passagerarfartyg, mångfalden i fråga om de material de är byggda av samt deras skiftande användningsområden, samt det faktum att medlemsstaterna har bättre förutsättningar att bedöma de lokala trafikbegränsningarna för dessa fartyg när det gäller avstånd till land eller hamn och väderförhållanden.
- (6) De säkerhetsmål och funktionskrav som bifogas denna rekommendation bygger på en sådan ram för resultatnormer, liksom befintlig internationell lagstiftning, EU-lagstiftning och nationella erfarenheter. De har utvecklats tillsammans med experter från medlemsstaterna och berörda parter och kan, om de erkänns av medlemsstaterna, vidareutvecklas och utgöra en referens för passagerare som färdas ombord på fartyg i inrikes trafik i unionens vatten. De kan också göra det lättare för unionens tillverkare och operatörer att få tillträde till hela unionsmarknaden.
- (7) Denna rekommendation omfattar säkerhetsmål och funktionskrav som är bättre anpassade till små passagerarfartyg. Medlemsstaterna bör därför uppmanas att låta sig styras av de säkerhetsmål och funktionskrav som bifogas denna rekommendation, i syfte att uppnå en mer gemensam strategi för säkerhetsbestämmelser som gäller för små passagerarfartyg.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.1. Medlemsstaterna uppmanas att bana väg för en mer gemensam strategi för säkerhetsbestämmelser för passagerarfartyg med en längd under 24 meter ("små passagerarfartyg") som går i inrikes fart i unionens vatten och som varken är fritidsbåtar enligt definitionen i artikel 3.2 i direktiv 2013/53/EU eller passagerarfartyg som omfattas av artikel 3.1 i direktiv 2009/45/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2017/2108 och som ska tillämpas från och med den 21 december 2019.

- 2. I detta syfte rekommenderas det att medlemsstaterna från och med den 21 december 2019
 - (a) låter sig vägledas, i tillämpliga fall, av de säkerhetsmål och funktionskrav för små passagerarfartyg som anges i bilagan,
 - (b) stödjer ytterligare utveckling av de mål och krav som avses i a inom den resultatbaserade ramen, inklusive identifiering och bedömning av alternativa former för deras kontroll och genomförande,
 - (c) uppmuntrar berörda parter medverkan i en sådan process.
- 3. Denna rekommendation påverkar inte medlemsstaternas rätt att själva utforma säkerhetsbestämmelser som ska gälla för små passagerarfartyg som avses i led 1.

Utfärdad i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande