

# Système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse

2016/0172(COD) - 19/04/2017 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Dominique RIQUET (ADLE, FR) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

**Clarification entre le champ d'application de la directive et la directive 2009/16/CE:** les députés ont précisé que pour les navires battant pavillon d'un État membre, et qui assurent des services réguliers de transbordeur roulier et d'engin à passagers à grande vitesse **entre un État membre et un pays tiers**, le régime de la [directive 2009/16/CE](#) (contrôle par l'État du port) devrait s'appliquer lorsque le pavillon du navire n'est pas le même que celui de l'État membre en question.

**Définitions:** les députés ont défini **l'autorité compétente** de l'État membre comme l'autorité désignée par l'État membre en vertu de la directive et responsable des tâches qui lui sont assignées par la directive.

**Exceptions à l'obligation d'inspections préalable à la mise en exploitation:** dans le cas des inspections préalables à la mise en exploitation, un État membre **pourrait faire abstraction de certaines exigences ou procédures** des annexes I et II applicables à une visite annuelle par l'État du pavillon ou inspection effectuée, au cours des six mois précédents, dans le respect des procédures conçues pour atteindre le même objectif.

**Inspections régulières:** les États membres devraient effectuer, une fois par période de douze mois:

- une inspection, conformément aux procédures décrites à l'annexe II;
- **une deuxième inspection** pendant un service régulier, qui serait réalisée au plus tôt **quatre mois** et au plus tard **huit mois** après la première inspection.

Les députés ont proposé de **supprimer de la proposition l'exception à l'inspection des services réguliers** telle que proposée par la Commission européenne (en cas de changement de gestion ou en cas de transfert de classe du transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse).

Au cours d'une inspection, l'inspecteur de l'autorité compétente de l'État du port pourrait accepter qu'un **inspecteur de l'État du port d'un autre État membre** l'accompagne, agissant à titre d'observateur.

Dans le cadre de l'inspection, il conviendrait d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

Compte tenu de leur profil de risque élevé, les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse devraient être considérés systématiquement comme des **navires à risque élevé** et de ce fait être inspectés de manière prioritaire.

**Coûts:** en ce qui concerne les coûts engendrés lors de l'immobilisation d'un navire, les députés ont suggéré de clarifier le texte en précisant que le régime des coûts additionnels potentiels pour le port serait régi par les **relations contractuelles** entre l'opérateur et le port.

**Base de données des inspections:** les informations relatives aux inspections, notamment sur les anomalies et les ordres d'interdiction de départ, devraient être transférées à la base de données des inspections dans un **délai maximal de 24 heures** à compter de l'établissement du rapport d'inspection ou de la levée de l'ordre d'interdiction de départ.

**Actes délégués:** les députés ont proposé que le pouvoir d'adopter de tels actes soit conféré à la Commission pour une durée de **cinq ans renouvelable** à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive.

L'Agence européenne pour la sécurité maritime devrait également présenter une étude sur les effets réels de la mise en œuvre de la directive.