

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) - 04/10/2017 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 661 voix pour, 11 contre et 17 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Champ d'application: la directive viserait à assurer **l'exploitation en toute sécurité des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier**. Elle ne s'appliquerait pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui relèvent de la [directive 2009/16/CE](#) sur le contrôle par l'État du port.

Inspections préalables: les **autorités compétentes** des États membres devraient procéder à une inspection préalable des navires rouliers à passagers ou des engins à passagers à grande vitesse avant leur mise en exploitation dans le cadre d'un service régulier.

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: compte tenu de leur profil de risque spécifique, les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse devraient être régulièrement inspectés **de manière prioritaire**.

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.

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.

Les inspections relevant du champ d'application de la directive 2009/16/CE devraient être comptabilisées dans le nombre total d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre. Lorsque des inspections sont effectuées au titre de ladite directive, tous les efforts devraient être faits afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

Transfert: dans une nouvelle annexe, il est précisé qu'en cas de transfert d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse vers un service régulier, l'État membre concerné devrait pouvoir **tenir compte des inspections réalisées au cours des huit derniers mois par un autre État membre** sur ce navire ou engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la directive.

Dans chaque cas, l'État membre devrait juger que ces inspections antérieures sont en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation et que, lors de ces inspections, les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité étaient satisfaites.

Coûts: le texte prévoit que lorsque les inspections révèlent des anomalies présentant un risque manifeste **pour la santé ou la sécurité** justifiant un ordre d'interdiction de départ, tous les coûts liés aux inspections seraient à charge de la compagnie.

Base de données des inspections: tous les États membres devraient y être connectés. Cette base de données devrait s'inspirer de la base de données des inspections visée à la directive 2009/16/CE et avoir des fonctionnalités similaires à cette dernière.

Un nouveau considérant souligne enfin la nécessité de **tenir compte des conditions de vie et de travail de l'équipage à bord** et de la formation et des qualifications des membres d'équipage, étant donné le lien étroit qui existe entre la santé, la sécurité et les aspects sociaux.