

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 28/09/1995 - Position du Conseil

Dans sa position commune, le Conseil a repris dans une large mesure les amendements acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée. Parmi ces derniers, certains ont été légèrement modifiés mais ne change pas l'esprit des modifications apportées par le PE en première lecture (ainsi le terme de "petites" compagnies a été supprimé pour des raisons de clarté, les définitions de "service régulier" et d'"eaux abritées" sont maintenues). Le Conseil a également préféré, en matière de contrôle de la validité du document de conformité, s'en tenir aux orientations générales du Code ISM en établissant un contrôle tous les 30 mois (et non tous les ans comme préconisé par le PE). La Commission serait toutefois autorisée à revoir cette périodicité selon une procédure définie. Il ajoute, cependant, une précision supplémentaire : un Etat membre ne peut délivrer des documents de conformité qu'à une compagnie exerçant son activité principale sur le territoire de cet Etat membre. Le pays d'immatriculation du bateau devra par ailleurs être consulté. En outre, chaque Etat devra pouvoir accepter le document ou le certificat de conformité délivré par l'organisme compétent d'un autre Etat membre. Ceux délivrés par des pays tiers devront respecter le règlement. En ce qui concerne la révision du règlement endéans 3 années d'application, le Conseil se dit favorable à cette mesure mais supprime certains termes superflus ("interprétations diverses"). Parmi les amendements non repris par le Conseil, on retiendra : -la définition du "navire de mer", qui rendait inapplicable le règlement dans les eaux protégées, -un amendement permettant de modifier le Code ISM, -un amendement visant à définir une responsabilité lors des accidents. Parallèlement, le Conseil souhaite que le règlement s'applique à toutes les compagnies exploitant au moins un transbordeur roulier opérant à destination et à partir d'un port communautaire et sans tenir compte du lieu de constitution, d'établissement ou d'opération. Il sera également applicable aux transbordeurs déjà en service. Enfin, en matière comitologique, le Conseil a décidé que si les Etats membres décident de suspendre l'exploitation de certains transbordeurs, ce serait la Commission, qui, en dernier ressort, serait habilitée à trancher par une décision prise au sein d'un comité de réglementation (type IIIa et non consultatif, comme proposait la Commission).