











Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2016/0172(COD) Procédure terminée
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	
Abrogation Directive 1999/35/EC 1998/0064(SYN) Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD)	
Sujet 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	 Transports et tourisme	 RIQUET Dominique	27/06/2016
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 MONTEIRO DE AGUIAR Cláudia	
		 UJHELYI István	
		 FOSTER Jacqueline	
		 TAYLOR Keith	
	 D'AMATO Rosa		
	 ARNAUTU Marie-Christine		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3569	23/10/2017
	Transports, télécommunications et énergie	3505	01/12/2016
Commission européenne	DG de la Commission Mobilité et transports	Commissaire BULC Violeta	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
06/06/2016	Publication de la proposition législative	COM(2016)0371	Résumé
09/06/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

01/12/2016	Débat au Conseil	3505	
11/04/2017	Vote en commission, 1ère lecture		
11/04/2017	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
19/04/2017	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0165/2017	Résumé
26/04/2017	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
15/05/2017	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
10/07/2017	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE610.759 GEDA/A/(2017)008503	
03/10/2017	Débat en plénière		
04/10/2017	Résultat du vote au parlement		
04/10/2017	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0375/2017	Résumé
23/10/2017	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
15/11/2017	Signature de l'acte final		
15/11/2017	Fin de la procédure au Parlement		
30/11/2017	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2016/0172(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 1999/35/EC 1998/0064(SYN) Modification Directive 2009/16/EC 2005/0238(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/06755

Portail de documentation

--	--	--	--	--	--

Document de base législatif		COM(2016)0371	06/06/2016	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2016)0189	06/06/2016	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2016)0190	06/06/2016	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES4259/2016	19/10/2016	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE589.485	08/02/2017	EP	
Amendements déposés en commission		PE601.069	10/03/2017	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0165/2017	19/04/2017	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2017)008503	21/06/2017	CSL	
Texte convenu lors des négociations interinstitutionnelles		PE610.759	21/06/2017	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0375/2017	04/10/2017	EP	Résumé
Projet d'acte final		00036/2017/LEX	15/11/2017	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2017)766	06/12/2017	EC	

Acte final

[Directive 2017/2110](#)

[JO L 315 30.11.2017, p. 0061](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

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

OBJECTIF : simplifier et rationaliser l'actuel cadre réglementaire de IUE en matière de sécurité des navires à passagers (inspections pour exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse).

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la [directive 1999/35/CE du Conseil](#) prévoit un certain nombre de types d'inspection portant sur les caractéristiques de sécurité particulières des transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse (HSC). Le régime des inspections spéciales pour ces navires demeure nécessaire mais les exigences de la directive ne correspondent plus à la réalité.

Depuis lors, le régime du contrôle par l'État du port a été renforcé, en particulier après l'entrée en vigueur de la [directive 2009/16/CE](#) du Parlement européen et du Conseil, établissant un régime d'inspection fondé sur les risques et comprenant un nombre minimum d'inspections que les États membres doivent effectuer sur les navires présentant un profil de risque élevé.

Aujourd'hui, la grande majorité des États membres combinent ou remplacent certaines des inspections requises en vertu de la directive 1999/35/CE par des visites par l'État du pavillon ou par des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Cette pratique rend problématiques la mise en œuvre et le respect de la directive, étant donné le champ d'application différent de ces inspections et les chevauchements réglementaires.

Dans l'esprit du programme pour une réglementation affûtée (REFIT) et du programme «Mieux légiférer» de la Commission et dans le prolongement direct du [bilan de qualité](#) de la législation de IUE relative à la sécurité des navires à passagers, la Commission estime que l'actuel cadre réglementaire de IUE en matière de sécurité des navires à passagers doit être simplifié et rationalisé afin i) de conserver les règles de IUE lorsqu'elles sont nécessaires et proportionnées; ii) d'assurer leur mise en œuvre correcte; et iii) d'éliminer d'éventuelles obligations redondantes et incohérences entre des actes législatifs connexes.

La proposition est en cohérence avec les propositions de simplification [modifiant la directive 2009/45/CE](#) du Parlement européen et du Conseil et [modifiant la directive 98/41/CE](#) du Conseil.

CONTENU : la Commission propose de remplacer la directive 1999/35/CE en vue de mettre à jour, de clarifier et de simplifier les exigences existantes en matière de visite pour les transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse tout en maintenant le même niveau de sécurité et les

principaux mécanismes en place.

Les principaux éléments de la nouvelle directive proposée consistent à :

- limiter le champ d'application aux navires assurant des services réguliers de transbordeur roulier et d'engins à passagers à grande vitesse entre les ports situés au sein d'un État membre ou entre un port dans un État membre et un port dans un pays tiers où le pavillon du navire est le même que celui de l'État membre en question ;
- supprimer un certain nombre de définitions et de références redondantes telles que «passagers», «État d'accueil», «voyages internationaux», «certificats d'exemption» et supprimer les références à l'enquête sur les accidents maritimes qui est désormais couverte par la [directive 2009/18/CE](#) du Parlement européen et du Conseil ;
- prévoir un système d'inspections fondées sur le navire (plutôt que sur la compagnie) avant le début d'un service régulier. Le navire devrait subir une inspection conformément à l'annexe II de la directive et un certain nombre de points liés à la gestion de la sécurité énoncés dans l'annexe I devraient également être vérifiés ;
- préciser que les navires relevant du champ d'application de la directive sont inspectés deux fois par an, avec un certain laps de temps entre les inspections, et que l'une de ces inspections devrait être une inspection en service pendant une traversée régulière ;
- accorder aux États membres, s'ils le souhaitent, la possibilité de combiner l'inspection avec une visite par l'État du pavillon à laquelle un navire devrait être soumis une fois par an ;
- mettre en conformité les dispositions relatives aux rapports d'inspection, aux interdictions de départ, aux recours, aux coûts, à la base des données des inspections et aux sanctions avec celles prévues dans la directive 2009/16/CE ;
- mettre en conformité la procédure de modification avec le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'exercice des pouvoirs de la Commission en ce qui concerne les actes délégués ;
- modifier la directive 2009/16/CE afin de veiller au maintien du contenu actuel et de la fréquence des inspections des transbordeurs rouliers et des engins à passagers à grande vitesse ;
- prévoir l'évaluation par la Commission de la mise en œuvre de la directive.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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

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'engins 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 d'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.

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

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.

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

OBJECTIF: simplifier et rationaliser l'actuel cadre réglementaire de l'UE pour l'inspection des navires rouliers et des engins à passagers à grande vitesse.

ACTE LÉGISLATIF: Directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil relative à un 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, modifiant la directive 2009/16/CE et abrogeant la directive 1999/35/CE du Conseil.

CONTENU: à la lumière du bilan de qualité de la législation actuelle sur la sécurité des navires à passagers effectué par la Commission, la présente directive remplace la directive 1999/35/CE en vue de mettre à jour, de clarifier et de simplifier les exigences existantes en matière de visite pour les transbordeurs rouliers et engins à grande vitesse tout en maintenant le même niveau de sécurité et les principaux mécanismes en place.

Champ d'application: celui-ci est limité aux navires assurant des services réguliers de navire roulier à passagers et d'engin à passagers à grande vitesse entre des ports situés dans un État membre ou entre un port d'un État membre et un port d'un pays tiers lorsque le navire bat pavillon de l'État membre en question.

Afin de réduire la charge administrative pesant sur les propriétaires de navires et d'augmenter le temps pendant lequel le navire peut être

commerciallement exploité tout en continuant de garantir des normes élevées de sécurité, les navires soumis aux inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port relèveront du champ d'application de la [directive 2009/16/CE](#).

Inspections préalables: les États membres devront procéder à une inspection préalable des navires avant leur mise en exploitation dans le cadre d'un service régulier. Le navire devra subir une inspection conformément à l'annexe II de la directive et un certain nombre de points liés à la gestion de la sécurité énoncés dans l'annexe I devront également être vérifiés.

Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, l'État membre pourra tenir compte des inspections et visites effectuées précédemment sur ce navire ou cet engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la directive.

Inspections régulières: les États membres devront 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 États membres, s'ils le souhaitent, auront la possibilité de combiner l'inspection avec une visite par l'État du pavillon à laquelle un navire devra être soumis une fois par an.

Une inspection conformément à l'annexe II sera effectuée chaque fois que le navire subit des réparations, des transformations et des modifications d'importance majeure, ou en cas de changement de gestion ou de transfert de classe.

À l'issue d'une inspection, l'inspecteur devra rédiger un rapport dont une copie sera remise au capitaine. Au cours d'une inspection, l'inspecteur de l'autorité compétente de l'État du port pourra accepter qu'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre l'accompagne en tant qu'observateur.

Suppression des anomalies: les États membres devront veiller à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une inspection.

Si des anomalies présentent un risque manifeste pour la santé ou la sécurité ou mettent immédiatement en danger la santé ou la vie de l'équipage et des passagers, le navire devra être soumis à un ordre d'interdiction de départ qui ne sera levé que s'il a été remédié à l'anomalie et que tout danger a été écarté.

Coûts: la directive 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 seront à charge de la compagnie.

Base de données des inspections: la Commission devra gérer une base de données des inspections à laquelle tous les États membres seront connectés. Cette base de données devra s'inspirer de la base de données des inspections visée à la directive 2009/16/CE et avoir des fonctionnalités similaires à cette dernière.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 20.12.2017.

TRANSPOSITION: au plus tard le 21.12.2019. Les dispositions de la directive s'appliquent à partir de cette même date.

ACTES DÉLÉGUÉS: la Commission peut adopter des actes délégués en ce qui concerne la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire, et la mise à jour des prescriptions techniques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de sept ans (renouvelable) à compter du 20 décembre 2017. Le Parlement européen ou le Conseil ont le droit de s'opposer à un acte délégué dans un délai de deux mois (prorogeable deux mois) à compter de la notification de l'acte.