



Procedure file

Informations de base		
SYN - Procédure de coopération (historique)	1996/0041(SYN)	Procédure terminée
Navires à passagers: règles et normes de sécurité		
Modification 2000/0237(COD)		
Modification 2002/0075(COD)		
Abrogation 2007/0257(COD)		
Sujet		
3.20.03 Transport maritime de personnes et fret		
3.20.03.01 Sécurité maritime		
3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial		

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		22/11/1995
		PPE STENMARCK Per	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		22/11/1995
		PPE STENMARCK Per	
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		24/04/1996
		UPE FITZSIMONS James (Jim)	
	JURI Juridique et droits des citoyens		24/01/1996
		UPE SCHAFFNER Anne-Marie	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
Transports, télécommunications et énergie	2074	17/03/1998	
Transports, télécommunications et énergie	2016	18/06/1997	
Transports, télécommunications et énergie	1937	18/06/1996	

Evénements clés			
10/07/1995	Informations supplémentaires		Résumé
27/02/1996	Publication de la proposition législative	COM(1996)0061	Résumé
28/03/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
18/06/1996	Débat au Conseil	1937	
01/07/1996	Vote en commission		Résumé
30/06/1996	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0230/1996	
04/09/1996	Débat en plénière		

05/09/1996	Décision du Parlement	T4-0437/1996	Résumé
04/11/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0536	Résumé
29/06/1997	Publication de la position du Conseil	12476/1996	Résumé
17/07/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
29/10/1997	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
28/10/1997	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0332/1997	
05/11/1997	Débat en plénière		Résumé
06/11/1997	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0532/1997	Résumé
18/12/1997	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1997)0716	
17/03/1998	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
17/03/1998	Fin de la procédure au Parlement		
15/05/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1996/0041(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification 2000/0237(COD) Modification 2002/0075(COD) Abrogation 2007/0257(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 084-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/09055

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1996)0061 JO C 238 16.08.1996, p. 0001	28/02/1996	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0693/1996 JO C 212 22.07.1996, p. 0021	29/05/1996	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0230/1996 JO C 261 09.09.1996, p. 0004	01/07/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0437/1996 JO C 277 23.09.1996, p. 0012-0019	05/09/1996	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0536 JO C 068 05.03.1997, p. 0008	05/11/1996	EC	Résumé
Position du Conseil	12476/1996 JO C 293 26.09.1997, p. 0001	30/06/1997	CSL	Résumé

Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1997)0469	30/06/1997	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0332/1997 JO C 358 24.11.1997, p. 0004	29/10/1997	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0532/1997 JO C 358 24.11.1997, p. 0011-0027	06/11/1997	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1997)0716	19/12/1997	EC	
Acte législatif de mise en oeuvre		32002L0025 JO L 098 15.04.2002, p. 0001-0126	05/03/2002	EU	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre		32003L0075 JO L 190 30.07.2003, p. 0006-0009	29/07/2003	EU	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 1998/18](#)
[JO L 144 15.05.1998, p. 0001](#) Résumé

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: - Recommandation du Conseil 78/584/CEE du 26.6.78 relative à la rectification de conventions sur la sécurité du transport maritime (JO L 194, du 19.7.78, p. 17). - Règlement 91/613/CEE du Conseil du 4 mars 1991, relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté (JO L 68 du 15.3.1991, p.1) - Règlement 93/2158/CEE de la Commission du 28.7.93 concernant l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les mesures aux fins du règlement 91/613/CEE du Conseil (JO L 194 du 3.8.93, p. 5). - Directive du Conseil 95/21/CE concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté et navigant dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. POSITION PRECEDENTE DU PE: Le Parlement européen a toujours souligné la nécessité de mettre en oeuvre toute mesure visant à la sécurité de la vie humaine en mer et a exprimé sa préoccupation pour le manque de respect des conventions internationales en la matière ainsi que sur les retards dans leur ratification de la part des Etats membres. Cfr. Résolution sur une politique commune de la sécurité maritime du 11.3.94 (JO C 91 du 28.3.94) et Résolution sur la sécurité en mer (B4-0236/94) du 27.10.94. SITUATION DANS LES ETATS MEMBRES: La Convention SOLAS ne s'applique pas, entre autres, aux navires à passagers, aux cargos n'ayant pas la taille prévue et aux bateaux de pêche de moins de 45 m.

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

OBJECTIF : garantir un niveau équivalent et harmonisé de sécurité pour les navires à passagers opérant en trafic international au départ et à destination de ports de l'Union européenne. CONTENU : la proposition de directive du Conseil prévoit d'appliquer, avec des adaptations, les dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en haute mer (convention SOLAS), aux navires à passagers des Etats membres. Elle fixe les prescriptions communes de sécurité applicables aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux, quels que soient leurs pavillons, et répartis par classes en fonction des diverses zones maritimes dans lesquelles ils opèrent. Ces prescriptions communes de sécurité portent essentiellement sur la construction (compartimentage et stabilité, machines et installations électriques), la protection contre l'incendie et les engins de sauvetage. Les ensembles de dispositions suivants sont prévus : - un premier ensemble de dispositions visant à établir la répartition des navires à passagers en différentes classes selon la zone maritime où ils opèrent; - un deuxième ensemble de dispositions visant à établir les conditions de sécurité générales applicables aux différentes classes de navires à passagers (exigences détaillées); - un troisième ensemble de dispositions concernant les prescriptions de sécurité supplémentaires, les équivalences et les exemptions; - un quatrième ensemble de dispositions relatives aux visites et à la délivrance des certificats et autorisant les organismes habilités à effectuer les visites ainsi qu'à attester du bon état du navire. Une déclaration de conformité sera accordée aux navires à passagers conformes à la directive. Enfin, la directive définit des procédures de négociation, dans le cadre de l'OMI, de l'harmonisation des normes de sécurité internationales applicables aux navires à passagers opérant en trafic international et de l'octroi d'exemptions aux navires effectuant des voyages internationaux courts ou dans des zones abritées. ?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

Le Comité accueille favorablement la proposition de directive, et en particulier l'intention d'uniformiser les règles et normes de sécurité applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux, en vue d'éviter que se manifestent des distorsions de concurrence à ce niveau. Le Comité approuve notamment l'établissement d'exigences différentes selon les classes de navire, et selon qu'il s'agit de navires existants ou de nouveaux navires. Par ailleurs, le Comité relève l'importance particulière de la coopération européenne dans le cadre du Mémoire de Paris et rappelle à cet égard son avis sur la proposition de directive du Conseil relative à l'exercice du contrôle par l'Etat du port dans les ports de la Communauté, domaine dans lequel il reste beaucoup à faire. Enfin, comme dans ses avis précédents, le Comité estime que la Commission ne doit pas se substituer aux Etats membres dans sa participation à l'OMI. Cela ne doit toutefois pas l'empêcher d'exercer une fonction de coordination des Etats membres participant à cette organisation, en formulant des propositions dans une perspective dynamique. ?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

En adoptant le rapport de M. Per STENMARCK, la commission a ouvert la voie à l'application, à l'échelle de l'Union européenne, de règles et de normes de sécurité plus strictes à bord des navires de passagers. La commission s'est félicitée de l'élaboration d'un projet de directive du Conseil européen qui s'inscrit parmi les mesures communautaires visant à rendre plus sûrs les navires de haute mer. On a calculé que, depuis 1986, une moyenne de 230 bâtiments font naufrage chaque année, causant ainsi la mort de plus d'un millier de personnes. La commission a, par ailleurs, adopté plusieurs amendements invitant la Commission européenne à ne pas toucher aux normes de sécurité plus strictes déjà appliquées dans certains Etats membres scandinaves et à insérer dans le texte de la directive diverses considérations d'ordre environnemental.

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

En adoptant le rapport de M. Per STENMARCK (PPE, Sué), le Parlement européen a approuvé le projet de directive visant à garantir, à l'échelle européenne, des règles et des normes de sécurité plus strictes à bord des navires de passagers. Le Parlement a adopté plusieurs amendements invitant la Commission à ne pas entraver l'application de normes de sécurité plus strictes existant dans les Etats membres et visant à insérer dans le texte de la directive diverses considérations d'ordre environnemental. Il demande en outre : - la mise en place d'une garantie pour la formation à la sécurité des opérateurs de navires; - la création de certificats de sécurité pour les navires à passagers; - la prise de mesures de sécurité spécifiques pour les eaux qui sont reconnues comme particulièrement dangereuses (présence à bord de tenues de survie destinées aux passagers et aux membres d'équipage). ?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

La proposition modifiée de la Commission relative aux normes de sécurité pour les navires de passagers retient, en totalité ou en substance, un certain nombre d'amendements adoptés par le Parlement européen. En conséquence, les principales modifications visent à : - restreindre le champ d'application de la directive aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres; - transformer le titre du certificat de "déclaration de conformité" en "certificat de sécurité pour navire à passagers"; - prévoir que les navires existants de la Classe B transportant plus de 36 passagers doivent être conformes aux prescriptions établies par la directive, au plus tard le 01/10/2000 (au lieu du 01/10/1997); - garantir une participation plus active de l'Etat membre d'accueil lorsque des navires existants des classes C et D battant pavillon d'un autre Etat membre doivent effectuer des voyages nationaux sur le territoire de l'Etat d'accueil; - prévoir que les navires doivent être conformes non seulement aux exigences de la directive, mais aussi aux exigences de sécurité nationales qui découlent de conditions locales spécifiques et sont soumises à l'approbation de la Commission. ?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

La position commune correspond dans une large mesure à la proposition de la Commission européenne. Le texte reprend, quant au fond, certains des amendements proposés par le Parlement européen et introduit plusieurs dispositions supplémentaires. Les principaux amendements parlementaires repris par le Conseil tendent à : - introduire le principe selon lequel, en plus des exigences de la directive, les navires doivent également se conformer aux exigences de sécurité nationales et aux conditions locales spécifiques; - garantir une participation plus active de l'Etat membre d'accueil lorsque des navires existants des classes C et D battant pavillon d'un autre Etat membre doivent effectuer des voyages nationaux sur le territoire de l'Etat d'accueil; - modifier le titre du certificat de "déclaration de conformité" en "certificat de sécurité pour navires à passagers"; - reporter du 01/10/1997 au 01/10/2000, la date d'entrée en vigueur de certaines exigences afin de tenir compte du temps nécessaire au secteur industriel pour préparer les principales transformations aux navires existants; - introduire une disposition tenant compte des difficultés qui pourraient résulter de l'application des prescriptions techniques de l'annexe I aux navires de petite taille existants. Le Conseil a également introduit de nouvelles dispositions portant notamment sur les points suivants: - Objet de la directive: le texte souligne que la Communauté ne peut fixer des normes internationales de manière unilatérale mais se doit d'agir dans le cadre des organisations internationales compétentes; - Définitions: dans les définitions de "navire neuf" et de "navire existant", toutes les références aux engins à passagers à grande vitesse ont été supprimées; - Champ d'application: la position commune exclut du champ d'application de la directive: .les navires à passagers de petite taille existants d'une longueur inférieure à 24 mètres; .les navires construits dans d'autres matériaux que l'acier ou un matériau équivalent et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à grande vitesse ou les engins à portance dynamique; - Application: les dispositions définies en matière d'inspection plus approfondie dans la directive relative au contrôle de l'Etat du port s'appliqueront pleinement aux navires et engins à passagers nationaux; - Prescriptions de sécurité: le Conseil a remplacé les dates de mise en oeuvre des exigences applicables aux navires de passagers existants par un calendrier plus détaillé en vue de garantir que les navires plus anciens se conforment aux dispositions de la directive avant les navires plus récents. De plus, le texte prévoit que tous les engins doivent en principe satisfaire aux prescriptions du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC) mais que certains engins construits avant certaines dates pourront rester en exploitation, pour autant qu'ils satisfassent aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC); - Prescriptions de sécurité

supplémentaires: la position commune permet à un groupe d'Etats membres de prendre des mesures de sécurité supplémentaires justifiées par des conditions locales particulières; de nouvelles dispositions permettent aux Etats membres de prendre des mesures de sauvegarde; - Visites: le Conseil a ajouté, aux parties habilitées à effectuer des inspections pour le compte de l'administration de l'Etat du pavillon, l'administration d'un Etat membre si elle y est autorisée par l'Etat du pavillon; - Certificats: le texte prévoit un rôle plus actif de l'Etat d'accueil lorsqu'un engin à passagers à grande vitesse doit effectuer des voyages nationaux dans cet Etat; - Comitologie: le Conseil a demandé une procédure de comité de réglementation de type III a); - Annexe I: de nombreuses modifications proposent d'inclure des exigences supplémentaires en vue de renforcer le niveau de sécurité global de la proposition initiale. Il faut noter qu'une annexe à la position commune contient des projets de déclarations à inscrire au procès-verbal de la session du Conseil au cours de laquelle la directive sera adoptée. - Certificats: le texte prévoit un rôle plus actif de l'Etat d'accueil lorsqu'un engin à passagers à grande vitesse doit effectuer des voyages nationaux dans cet Etat; - Comitologie: le Conseil a demandé une procédure de comité de réglementation de type III a); - Annexe I: de nombreuses modifications proposent d'inclure des exigences supplémentaires en vue de renforcer le niveau de sécurité global de la proposition initiale. Il faut noter qu'une annexe à la position commune contient des projets de déclarations à inscrire au procès-verbal de la session du Conseil au cours de laquelle la directive sera adoptée.

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

La Commission estime le texte de la position commune acceptable, car il respecte les principes fondamentaux de la proposition initiale et la valorise, notamment par ses dispositions qui renforcent le niveau global de sécurité et/ou intègrent, quant au fond, plusieurs amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. ?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

La commission a adopté le projet de recommandation concernant la position commune du Conseil sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. Le rapporteur, M. Per STENMARK (PPE,S), a expliqué que, à partir de l'entrée en vigueur de la directive en question, la convention SOLAS s'appliquera aux voyages nationaux dans les Etats membres, et que les normes fixées dans le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse seront également applicables aux engins à passagers à grande vitesse. Tous les amendements, surtout techniques, du rapporteur pour la 2ème lecture ont été adoptés. M.Stenmark a rappelé que la position commune du Conseil reprend plus de la moitié des amendements du PE, soit tels quels, soit avec certaines modifications techniques, notamment ceux qui portent sur la nécessité d'améliorer la formation des équipages et sur la validité des certificats de sécurité des navires. Toutefois, à l'article 1 de la directive, le PE avait proposé une meilleure protection de l'environnement mais cet amendement n'a été retenu ni par la Commission ni par le Conseil. La commission présente donc un nouvel amendement pour que la protection de l'environnement soit envisagée soit en tant qu'élément constitutif de la sûreté de la navigation, soit comme l'un des objectifs de la directive.

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

Le commissaire Kinnock a déclaré pouvoir accepter les amendements 1,2,3,4,6 et 7; en revanche, il rejette l'amendement 5 sur le comité consultatif.

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Per STENMARCK (PSE, S), le Parlement européen approuve la position commune du Conseil. Outre l'adoption de quelques amendements de nature technique, le Parlement demande que la dimension "protection de l'environnement" soit envisagée comme l'un des objectifs de la directive. ?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

OBJECTIF: garantir un niveau équivalent et harmonisé de sécurité pour les navires à passagers opérant en trafic international au départ et à destination de ports de l'Union européenne. MESURE DE LA COMMUNAUTE: directive 98/18/CE du Conseil, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. CONTENU: la directive a pour objet d'introduire un niveau uniforme de respect de l'environnement de sécurité des personnes et des biens à bord des navires à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, neufs ou existants, lorsque ces navires et engins effectuent des voyages nationaux. La directive étendra à ces navires les normes de sécurité contenues dans la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et les interprétations harmonisées de ces normes, établies par l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que les normes concernant la construction et l'entretien de la coque, des machines et des installations spécifiées par un organisme de classification agréé. Elle définit également des procédures de négociation au niveau international en vue d'harmoniser les règles applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Tous les navires à passagers neufs ou existants devront être munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers en conformité avec la présente directive. Ce certificat sera délivré par l'administration de l'Etat du pavillon après une visite initiale avant que le navire ne soit mis en service. ENTREE EN VIGUEUR: 04/06/1998 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 01/07/1998.?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

OBJECTIF : modifier la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2000/25/CE de la Commission européenne. CONTENU : aux fins de la directive

98/18/CE, les conventions internationales, notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (convention Solas) et d'autres résolutions et recueils internationaux énonçant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, étaient celles en vigueur à la date d'adoption de cette directive. Des amendements à la convention Solas et à d'autres résolutions et recueils internationaux sont entrés en vigueur depuis la date d'adoption de la directive 98/18/CE ou vont entrer en vigueur sous peu. Les modifications introduites par la présente directive visent à tenir compte de ces nouveaux instruments internationaux dans l'annexe I de la directive 98/18/CE. ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/04/02. MISE EN OEUVRE : 15/10/2002. La directive est applicable à partir du 01/01/2003.?

Navires à passagers: règles et normes de sécurité

MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2003/75/CE de la Commission modifiant l'annexe I de la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. CONTENU : la directive du Conseil 98/18/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers est applicable aux nouveaux navires et navires existants sur les voyages nationaux conformément aux exigences de l'annexe I. Le chapitre III, section 5-1 de l'annexe I de la directive 98/18/CE exigeait que les radeaux de sauvetage, canots de secours rapides, moyens de récupération et brassières de sauvetage sur les navires rouliers existants soient modifiés au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 2000. La directive 2002/25/CE de la Commission du 5 mars 2002 modifiant la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers prévoit en outre que ces équipements doivent être modifiés au plus tard le 1er janvier 2003. Selon la prescription SOLAS correspondante, les modifications apportées aux navires existants peuvent avoir lieu au moment d'une réparation, d'une modification ou d'un remplacement d'importance majeure d'équipements de sauvetage. Il y a donc lieu de modifier la directive 98/18/CE de manière à prévoir un délai raisonnable pour l'application de ces nouvelles exigences spécifiques aux navires rouliers existants. ENTRÉE EN VIGUEUR : 30/07/2003. MISE EN OEUVRE : 30/01/2004.?