Procedure file

Informations de base

SYN - Procédure de coopération (historique)	1998/0064(SYN)	Procédure terminée

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

Modification 2000/0237(COD)
Modification 2005/0240(COD)
Abrogation 2016/0172(COD)

Sujet
3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt
3.20.03.01 Sécurité maritime

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		17/03/1998
		PSE WATTS Mark Francis	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		17/03/1998
		PSE WATTS Mark Francis	
	Commission pour avis précédente		
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Industrie	2174	29/04/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2153	20/12/1998
	Transports, télécommunications et énergie	2108	17/06/1998

Evénements clés

18/02/1998	Publication de la proposition législative	COM(1998)0071	Résumé
13/03/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
17/06/1998	Débat au Conseil	2108	
02/09/1998	Vote en commission		Résumé
02/09/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0310/1998	

06/10/1998	Débat en plénière		
07/10/1998	Décision du Parlement	T4-0555/1998	Résumé
09/11/1998	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1998)0636	Résumé
21/12/1998	Publication de la position du Conseil	12893/3/1998	Résumé
14/01/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/02/1999	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/02/1999	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0061/1999	
09/03/1999	Débat en plénière		
10/03/1999	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0163/1999	Résumé
19/04/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0168	
29/04/1999	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
29/04/1999	Fin de la procédure au Parlement		
01/06/1999	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1998/0064(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification 2000/0237(COD) Modification 2005/0240(COD) Abrogation 2016/0172(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 084-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/10668

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1998)0071 JO C 108 07.04.1998, p. 0122	18/02/1998	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0310/1998 JO C 313 12.10.1998, p. 0009	02/09/1998	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES1134/1998 JO C 407 28.12.1998, p. 0106	09/09/1998	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0555/1998 JO C 328 26.10.1998, p. 0073-0086	07/10/1998	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1998)0636 JO C 384 10.12.1998, p. 0023	09/11/1998	EC	Résumé

Position du Conseil		12893/3/1998 JO C 049 22.02.1999, p. 0015	21/12/1998	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1999)0027	12/01/1999	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0061/1999 JO C 153 01.06.1999, p. 0004	17/02/1999	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0163/1999 JO C 175 21.06.1999, p. 0098-0108	10/03/1999	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1999)0168	19/04/1999	EC	

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 1999/35
JO L 138 01.06.1999, p. 0001 Résumé

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

OBJECTIF: réaliser dans la pratique, par le biais de principes communs, une harmonisation accrue de l'interprétation des prescriptions internationales de sécurité; garantir une application efficace de ces prescriptions; assurer la transparence sur les conditions requises pour l'exploitation des services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports d'un Etat membre, et ce pour toutes les parties concernées, tant les administrations d'accueil et du pavillon que les compagnies. CONTENU: la proposition vise essentiellement à: - établir la liste de toutes les conditions relatives à la sécurité maritime qu'une compagnie doit remplir pour exploiter ses tranbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse sur une ligne régulière à destination ou au départ des ports européens, ainsi que, indirectement, un Etat du pavillon dont ces navires ou engins battent le pavillon; - instaurer un régime permettant de vérifier, avant leur mise en service et ensuite à intervalles réguliers, que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse opérant à destination ou au départ des ports de la Communauté remplissent toutes les conditions requises, y compris les conditions d'exploitation; - assurer la participation des Etats d'accueil à toutes les enquêtes sur les accidents maritimes qui impliquent un transbordeur ou un engin assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port de la Communauté; - éviter les procédures superflues d'inspection renforcée par l'Etat du port pour les transbordeurs et engins dont la conformité aux dispositions de la directive a été démontrée; - faciliter, à l'intérieur de la Communauté, la mise en service sur une ligne régulière spécifique de navires et engins conformes aux dispositions de la directive, ainsi que le transfert de ces navires et engins vers d'autres services réguliers exploités dans des conditions comparables. ?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

Dans les cinq ans qui viennent, tous les transbordeurs rouliers (ferries) et engins de transport à grande vitesse de passagers (tels que les aéroglisseurs) en service dans l'UE devraient être équipés d'un appareil enregistrant les données de voyage. Cette proposition a été adoptée ce matin par la commission avec le rapport de M. Mark WATTS (PSE, RU) sur les conditions d'exploitation de service de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse. Lla commission a également invité la Commission européenne à présenter un rapport annuel sur la sécurité. La Commission devrait créer une banque de données ouverte au public contenant les caractéristiques des ferries rouliers et des engins rapides de transport de passagers desservant des lignes intérieures ou internationales. M. WATTS a mis l'accent sur le fait que le Parlement devrait veiller à ce que des tragédies comme celles de l'Estonia et du Herald of Free Enterprise ne puissent plus jamais se produire. L'adoption de ce rapport constitue selon lui une contribution essentielle à la sécurité en mer. ?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

En adoptant le rapport de M. Mark WATTS (PSE, RU), le Parlement européen a souhaité préciser que l'objet de la directive était la création d'un régime de visite obligatoire par les Etats d'accueil en vue d'établir un niveau uniforme de sécurité d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination ou au départ des ports des Etats membres de la Communauté. Le Parlement considère que les services de transbordeurs rouliers et d'engins à grande vitesse au départ et à destination du même port doivent satisfaire également aux exigences de la directive si le voyage dépasse la zone portuaire. Le Parlement demande que les renseignements sur les caractéristiques des transbordeurs rouliers ou des engins à passagers à grande vitesse dont l'exploitation est

autorisée sur des voyages nationaux ou internationaux ainsi que les éventuelles limitations d'exploitation soient également accessibles au public et constituent la base d'un rapport annuel de sécurité, à présenter par la Commission européenne.?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

La proposition modifiée de la Commission inclut les amendements du Parlement européen pour autant qu'ils n'affectent pas la cohérence avec d'autres directives et règlements sur la sécurité maritime et que les objectifs ne peuvent pas être atteints par le biais de la procédure de comité proposée. La Commission accepte les amendements qui modifient le texte de l'objet de la directive: celle-ci a pour objet la création d'un régime de visites obligatoires par les Etats d'accueil en vue d'établir un niveau uniforme de sécurité d'exploitation de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination ou au départ des ports des Etats membres de la Communauté. Plusieurs définitions supplémentaires déjà utilisées dans la directive 98/18/CE (ex: "zones portuaires") ont été introduites. La Commission accepte le principe selon lequel la preuve que l'Etat du pavillon a accepté l'engagement de la compagnie de se conformer à la directive pour ce qui concerne ses navires battant pavillon de pays tiers ne devrait pas être à charge de la compagnie. De même, la Commission accepte d'inclure l'idée d'imputer, en tant que moyen dissuasif supplémentaire, les frais de visite aux exploitants qui ne respectent pas les normes. Elle propose également de faire rapport sur l'évaluation de l'efficacité de la directive trois ans après la date d'entrée en vigueur. A noter que la Commission ne peut accepter les amendements qui: - modifient la définition de "service régulier" et qui font directement référence à la directive 94/57/CE; - conduisent à l'application automatique des futures modifications de la résolution A.746 (18) de l'OMI; - excluent toute possibilité d'exemption de conformité aux normes de performance pour les VDR installés sur les navires existants, sur la base de raisons techniques justifiées, après une période de 5 ans; - assurent une transparence totale sans tenir compte des aspects de fiabilité et de sécurité, et sans fournir de garanties contre les abus commerciaux; - imposent de fournir des informations qui ne sont pas exigées par les conventions internationales ou la législation communautaire en matière de sécurité maritime. ?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

La position commune reprend intégralement ou sur le fond, 10 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture et acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée. Les amendements retenus visent notamment: - l'objet de la directive qui est la création d'un régime de visites obligatoires; - la définition du "passager"; - l'extension de la directive aux services au départ et à destination du même port; - la définition de l'Etat d'accueil; - la suppression de l'art. 6 (3) de la proposition afin de ne pas imposer aux compagnies l'obligation de fournir la preuve que les administrations du pavillon de leurs navires se conforment aux exigences de la directive; - la fixation d'un délai maximal d'un mois pour la réalisation de la visite initiale; - l'information de l'Etat du pavillon sur les résultats essentiels des visites; - l'imputation aux compagnies des frais de visite; - l'évaluation par la Commission (premier rapport 3 ans après la date d'entrée en vigueur de la directive et rapport concernant les progrès accomplis en matière de sécurité des navires à passagers). Tout en suivant la proposition de la Commission sur les éléments essentiels, la position commune entend renforcer la sécurité, alléger les charges pesant sur les compagnies maritimes et les administrations et assurer la cohérence de la directive et des autres instruments qu'il s'agisse des instruments communautaires ou de ceux adoptés par l'OMI. La position commune prévoit notamment les mesures suivantes: 1) Vérifications et visites très poussées des navires avant leur mise en service et au cours de leur exploitation: Les Etats membres: - soumettront les transbordeurs ou engins à une vérification initiale portant sur leurs certificats, leur classification, leur enregistreur des données du voyage et leur stabilité; - vérifieront si les compagnies maritimes assurent une gestion convenable du navire et sont pleinement disposées à coopérer aux enquêtes en cas d'accident maritime et si l'Etat du pavillon coopère avec ces compagnies; - soumettent ces navires à une visite initiale spécifique visant à vérifier s'ils respectent la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en haute mer (SOLAS); - au cours de leur exploitation, soumettent les navires à des visites spécifiques régulières (annuelles). La position commune expose les règles que doivent respecter les administrations qui effectuent des visites. Les compagnies seront informées des résultats des vérifications et des visites. Lorsque les normes ne sont pas respectées, les compagnies ne sont pas autorisées à exploiter les navis ou sont sommées de remédier à leurs défauts. 2) Participation de l'Etat d'accueil aux enquêtes sur les accidents maritimes: les Etats d'accueil seront autorisés à participer pleinement aux enquêtes sur les accidents affectant les services réguliers desservant leurs ports; 3) Exigences techniques et organisationnelles et surveillance: les Etats membres devraient exploiter des systèmes intégrésd'aide à la navigation. La Commission établira une base de données concernant les navies relevant de la directive afin de surveiller l'évolution de la sécurité des navires ayant fait l'objet d'une visite. Les compagnies doivent élaborer des plans d'intervention pour les situations d'urgence à bord.?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

La Commission est d'avis que le texte de la position commune est acceptable quant au fond, car il respecte les principes de base de la proposition initiale et l'améliore par ses éclaircissements et, notamment, par ses dispositions complémentaires qui renforcent le système des visites obligatoires, ainsi que les droits et les devoirs des Etats membres lors de la conduite d'une enquête sur un accident. Par ailleurs, le Conseil prend dûment en considération les amendements parlementaires insérés dans la proposition modifiée de la Commission.?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

En adoptant la recommandation de M. Mark WATTS (PSE, RU) sur la position commune du Conseil concernant la directive relative aux conditions d'exploitation des services de transbordeurs rouliers réguliers et de transport de passagers à grande vitesse, la commission a exprimé sa volonté de voir tous ces navires équipés dans les cinq années d'un enregistreur des données de voyage (VDR). La commission

n'a pas partagé les vues du Conseil et de la Commission européenne estimant que les coûts inhérents à ces VDR étaient trop élevés. Mettant la sécurité en péril, les exemptions à perpétuité ne sauraient être tolérées. La commission n'a pas davantage accepté l'idée que les informations touchant aux questions de sécurité demeurent confidentielles. Au contraire, la diffusion de l'information est partie intégrante de la politique communautaire de sécurité. Selon le rapporteur, "il y a une obligation morale à éviter toute confidentialité, car le public a le droit à l'information. On ne peut dès lors renoncer à dénoncer publiquement les "tricheurs". M. WATTS a par ailleurs demandé que soient imposées des inspections régulières des équipements de sauvetage, y compris les embarcations de secours, afin de vérifier s'ils sont au complet et en bon état.?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Mark WATTS (PSE, RU), le Parlement européen a approuvé la position commune. Il demande que pour les VDR (enregistrement des données de voyage) installés à bord des tranbordeurs rouliers ou d'engins à passagers à grande vitesse construits avant l'adoption de la directive, les exemptions de conformité soient accordées pour une période maximum de cinq ans. Il souhaite également que les informations concernant les caractéristiques des transbordeurs rouliers ou des engins à passagers à grande vitesse autorisés à effectuer des voyages nationaux ou internationaux, ou d'éventuelles prescriptions concernant leur exploitation, soient mises à la disposition du public par la Commission.?

Sécurité maritime: services de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse, exploitation

OBJECTIF: définir un système de visites obligatoires en vue d'assurer l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports des États membres de la Communauté. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ: Directive 1999/35/CE du Conseil relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse. CONTENU: la directive s'applique à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un État membre, quel que soit leur pavillon. Elle prévoit notamment les mesures suivantes: 1) Vérifications et visites très poussées des navires avant leur mise en service et au cours de leur exploitation: Les États membres: - soumettent les transbordeurs ou engins à une vérification initiale portant sur leurs certificats, leur classification, leur enregistreur des données du voyage (VDR) et leur stabilité; - vérifient si les compagnies maritimes assurent une gestion convenable du navire et sont pleinement disposées à coopérer aux enquêtes en cas d'accident maritime et si l'État du pavillon coopère avec ces compagnies; - soumettent ces navires à une visite initiale spécifique visant à vérifier s'ils respectent la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en haute mer; - au cours de leur exploitation, soumettent les navires à des visites spécifiques régulières (une fois par période de douze mois). La directive fixe les règles que doivent respecter les administrations qui effectuent des visites. Les compagnies doivent être informées des résultats des vérifications et des visites. Lorsque les normes ne sont pas respectées, les compagnies ne sont pas autorisées à exploiter les navires ou sont sommées de remédier à leurs défauts. 2) Participation des États membres aux enquêtes sur les accidents maritimes: les États membres ont le droit de procéder, de participer ou de coopérer à toute enquête sur les accidents et incidents maritimes impliquant un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse. Les rapports d'enquête doivent être rendus publics. Les annexes de la directive précisent également: - les exigences spécifiques applicables aux compagnies; - les procédures pour les visites spécifiques; - les lignes directrices indicatives applicables aux inspecteurs qualifiés effectuant des visites à l'improviste au cours d'une traversée régulière; - les critères de qualification et d'indépendance pour les inspecteurs qualifiés. ENTRÉE EN VIGUEUR: 01/06/1999. ECHÉANCE FIXÉE POUR LA TRANSPOSITION: 01/12/2000.?