

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2004/0123(COD) Procédure terminée
Transport fluvial: services d'information fluvial SIF pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure	
Sujet 3.20.04 Transport fluvial	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		28/07/2004
		PPE-DE SOMMER Renate	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, recherche et énergie		31/08/2004
		PPE-DE CHICHESTER Giles	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2671	27/06/2005
	Transports, télécommunications et énergie	2607	07/10/2004
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Événements clés			
25/05/2004	Publication de la proposition législative	COM(2004)0392	Résumé
15/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/10/2004	Débat au Conseil	2607	Résumé
23/11/2004	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
01/12/2004	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0055/2004	
22/02/2005	Débat en plénière		
	Résultat du vote au parlement		

23/02/2005			
23/02/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0042/2005	Résumé
27/06/2005	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
07/09/2005	Signature de l'acte final		
07/09/2005	Fin de la procédure au Parlement		
30/09/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2004/0123(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/22095

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2004)0392	25/05/2004	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A6-0055/2004	01/12/2004	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES1634/2004 JO C 157 28.06.2005, p. 0056-0060	15/12/2004	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T6-0042/2005 JO C 304 01.12.2005, p. 0138-0245 E	23/02/2005	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2005)1076/2	31/03/2005	EC	
Projet d'acte final	03612/3/2005	07/09/2005	CSL	

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex
-----------------------	-------------------------

Acte final

Directive 2005/44 JO L 255 30.09.2005, p. 0152-0159 Résumé

Transport fluvial: services d'information fluvial SIF pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure

OBJECTIF : accroître la sécurité, la fiabilité et l'efficacité des transports par voie navigable, et donc améliorer la compétitivité de ce mode de transport bon marché, économique et respectueux de l'environnement.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : la directive proposée vise à instaurer un cadre permettant la mise en œuvre et le déploiement harmonisés de services d'information fluviale (SIF) interopérables sur les grands axes du réseau européen de voies navigables afin d'accroître la sûreté, la sécurité et l'efficacité du trafic et des opérations de transport. Les systèmes mis au point seront compatibles avec les systèmes maritimes de sorte qu'un service ininterrompu couvre l'ensemble du trafic fluvio-maritime.

Basés sur des technologies avancées de l'information et des communications, les SIF devraient procurer aux utilisateurs potentiels - autorités fluviales, capitaine, gestionnaire de terminal, d'écluse etc. - des avantages tant au niveau opérationnel que stratégique. Ils fourniront, entre autres, des informations concernant les conditions de navigation des chenaux, la situation actuelle du trafic à proximité immédiate d'un navire, ainsi que des informations stratégiques sur le trafic, importantes pour la planification des voyages, y compris les horaires des écluses, des ports et des terminaux. Ils permettront aussi une gestion plus perfectionnée des cargaisons et de la flotte, ainsi que le repérage des vaisseaux et des envois. Les données comme la position et le cap du navire, son nom et sa vitesse, ainsi que des informations relatives à la cargaison seront saisies par voie électronique et traitées automatiquement.

La directive s'appliquera aussi aux ports de navigation intérieure, tels que définis dans le cadre des RTE, dont le volume annuel de fret est d'au moins 500.000 tonnes. La directive s'adresse aux États membres, mais ceux qui n'ont pas de voies navigables ne sont pas tenus d'en appliquer les dispositions. Les États membres dont le réseau de voies navigables n'est pas relié au réseau d'autres États membres (réseau isolé) peuvent exempter leurs voies navigables de l'application de la directive. Toutefois, il leur est conseillé d'appliquer les règles de la directive à ces voies navigables. En outre, concernant les voies navigables qui entrent dans le champ d'application de la directive mais dont la faible intensité de trafic est établie, le délai de mise en œuvre peut être prolongé.

De nombreux avantages économiques et environnementaux sont escomptés de l'instauration des SIF. Cela incitera les fournisseurs européens d'équipement à produire du matériel et des logiciels SIF à un prix raisonnable et abordable, et à envisager la technologie SIF européenne comme une opportunité commerciale. En vertu du principe de subsidiarité, les spécifications techniques et les normes de mise en œuvre seront adoptées par la Commission en coopération avec les États membres selon une procédure de comité.

IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

Ligne budgétaire: A - 7031, Intitulé: Réunions et invitations en général (nomenclature EBA: 06.01.02.11).

Enveloppe totale de l'action : 595.000 EUR en CE (correspondant à l'incidence des ressources humaines de 2005 à 2009, sur une base de 119.000 EUR annuels).

Période d'application: début: 2005 ; expiration: indéterminé.

Transport fluvial: services d'information fluvial SIF pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure

Dans l'attente de la position adoptée par le Parlement européen en première lecture, le Conseil a dégagé une orientation générale sur la proposition de directive. Le Conseil a apporté trois modifications majeures à la proposition de la Commission. Premièrement, les travaux des organisations internationales dans le domaine de la navigation intérieure sont mieux pris en compte. Deuxièmement, le champ d'application de la directive a été précisé, excluant désormais les petites voies d'eau et celles qui ne sont pas reliées aux voies d'un autre État membre. Enfin, le recours au positionnement par satellite est recommandé, mais non obligatoire.

Transport fluvial: services d'information fluvial SIF pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure

La commission a adopté le rapport de Mme Renate SOMMER (PPE-DE, DE) qui dépose une série d'amendements à la proposition en première lecture de la procédure de codécision:

- les orientations et spécifications techniques des SIF devraient tenir compte et s'appuyer sur les travaux déjà fournis par les organisations internationales compétentes;
- la liste des objectifs fixés pour les SIF ne doit pas comprendre la sécurité, car elle se rapporte aux personnes plus qu'au trafic et aux transports, et n'est donc pas appropriée dans ce contexte;
- pour simplifier le champ d'application de la directive, les députés précisent qu'elle ne devrait s'étendre qu'aux voies navigables de classe IV ou supérieure reliées par une voie navigable de même classe à une voie navigable de classe IV ou supérieure d'un autre État membre. Ils suppriment par conséquent la disposition relative aux exemptions pour les réseaux d'eaux navigables qui ne sont pas reliées au réseau d'un autre État membre (réseau isolé), puisqu'ils seront exclus dès le départ;
- la liste des éventuels services SIF devrait être incluse dans la définition de l'article 3, point a), plutôt qu'à l'article 4, pour les faire apparaître comme des composantes possibles et non des composantes obligatoires;
- les avis aux capitaines doivent comporter des informations aussi importantes pour la santé que le tirant d'eau maximum autorisé, ainsi que le niveau d'eau tout simplement;
- la commission propose un nouveau libellé de l'article 4 pour bien préciser que la directive oblige les États membres à prendre des mesures en vue d'établir les services SIF et d'encourager leur utilisation, mais qu'elle n'oblige pas les utilisateurs privés, les capitaines et exploitants de navire à installer l'équipement concerné;
- par souci de cohérence de la législation dans le domaine des transports, il serait opportun d'adopter, en ce qui concerne les technologies de positionnement par satellite, la formulation correspondante de la directive 2004 relative à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne;
- la Commission devrait pouvoir étendre le délai de 24 mois prévu pour les États membres afin de satisfaire aux exigences de mise en place des SIF non seulement dans le cas des eaux navigables intérieures à faible intensité de trafic mais également « en ce qui concerne les voies navigables pour lesquelles les dépenses liées à cette mise en œuvre seraient disproportionnées par rapport aux avantages ».

Transport fluvial: services d'information fluvial SIF pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure

En adoptant le rapport de M. Renate SOMMER (PPE/DE, DE), le Parlement européen approuve la proposition de directive sur les systèmes d'information fluviale (SIF) sous réserve des amendements suivants :

- pour des raisons de sécurité et pour assurer une harmonisation à l'échelle européenne, les exigences et spécifications techniques communes devraient se fonder sur les travaux effectués par les organisations internationales compétentes, notamment l'Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN), la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR) et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (ECE) ;
 - les différents SIF doivent être conformes aux principes de non-discrimination, de concurrence loyale et d'accessibilité ;
 - l'utilisation d'un numéro d'immatriculation unique est une condition essentielle de l'identification rapide et précise des navires et, partant, de la réussite des SIF ;
 - les travaux du comité SIF devraient déboucher sur la compatibilité technique des équipements nécessaires à l'utilisation des SIF ;
 - les États membres devraient porter une attention particulière aux besoins des PME ;
 - les acteurs du marché doivent être certains que des données sensibles du point de vue économique ne devront pas être rendues publiques ;
 - aux fins des services exigeant un positionnement exact, l'usage des technologies de positionnement par satellite est recommandé. Il conviendrait que celles-ci soient interoperables avec d'autres systèmes et que l'intégration des différents dispositifs soit assurée ;
 - le champ d'application ne devrait s'étendre qu'aux voies navigables de classe IV et supérieure reliées par une voie navigable de même classe à une voie navigable de classe IV ou supérieure d'un autre État membre ;
 - les gestionnaires de port doivent être mentionnés parmi les utilisateurs des SIF ;
 - le rôle des États membres en ce qui concerne les capitaines est précisé ;
 - l'énumération des SIF possibles est déplacée de façon à éviter de laisser croire que les États membres sont tenus de prévoir ces huit éléments ; la liaison avec l'article 3 de la directive évoque plutôt des possibilités ;
- la Commission doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer de l'interopérabilité des SIF ; elle doit consulter à intervalles réguliers les représentants du secteur. Enfin, elle doit suivre la mise en place des SIF dans la Communauté et faire rapport au Parlement européen et au Conseil dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.

Transport fluvial: services d'information fluvial SIF pour la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure

OBJECTIF : accroître la sécurité, la fiabilité et l'efficacité des transports par voie navigable, et donc améliorer la compétitivité de ce mode de transport bon marché, économique et respectueux de l'environnement.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables communautaires.

CONTENU : la directive établit le cadre du déploiement et de l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'UE, pour soutenir le développement des transports par voie navigable, dans le but d'en renforcer la sécurité, l'efficacité et le respect de l'environnement et de faciliter les interfaces avec d'autres modes de transport.

La présente directive fournit un cadre pour l'établissement et le développement ultérieur des exigences, spécifications et conditions techniques permettant d'assurer des SIF harmonisés sur les voies navigables communautaires.

La Commission, assistée par un comité, chargée de cet établissement et de ce développement, tient compte des mesures prises par des organisations internationales compétentes comme l'Association internationale de navigation, la Commission centrale pour la navigation du Rhin et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

La Commission suivra la mise en place des SIF et fera rapport au Parlement et au Conseil au plus tard le 20/10/2008.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/10/2005.

TRANSPOSITION : 20/10/2007 pour les États membres possédant des voies navigables intérieures.