Informations de base

1995/0028(SYN) SYN - Procédure de coopération (historique)	Procédure terminée
Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers Abrogation 2003/0291(COD) Modification 2000/0236(COD) **Subject** 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	WATTS Mark Francis (PSE)	23/03/1995

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	WATTS Mark Francis (PSE)	23/03/1995

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	1857	1995-06-19
Transports, télécommunications et énergie	1870	1995-09-28
Transports, télécommunications et énergie	1893	1995-12-08

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
26/01/1995	Informations supplémentaires		Résumé
13/02/1995	Publication de la proposition législative	COM(1995)0028	Résumé

03/04/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
23/05/1995	Vote en commission		Résumé
23/05/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0115/1995	
13/06/1995	Débat en plénière		Résumé
15/06/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0286	Résumé
28/09/1995	Publication de la position du Conseil	08893/3/1995	Résumé
11/10/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
20/11/1995	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
20/11/1995	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0288/1995	
28/11/1995	Débat en plénière		Résumé
08/12/1995	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		Résumé
08/12/1995	Fin de la procédure au Parlement		
30/12/1995	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1995/0028(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Note thématique
Modifications et abrogations	Abrogation 2003/0291(COD) Modification 2000/0236(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 084-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/07128

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0115/1995 JO C 166 03.07.1995, p. 0003	23/05/1995	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0284/1995 JO C 166 03.07.1995, p. 0046-0052	14/06/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0288/1995 JO C 339 18.12.1995, p. 0005	20/11/1995	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0578/1995 JO C 339 18.12.1995, p. 0012-0026	29/11/1995	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	08893/3/1995 JO C 297 10.11.1995, p. 0001	28/09/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1995)0028 JO C 298 11.11.1995, p. 0023	13/02/1995	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0286 JO C 298 11.11.1995, p. 0031	15/06/1995	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1995)1402	09/10/1995	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(1995)0667	08/12/1995	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0584/1995 JO C 236 11.09.1995, p. 0042	31/05/1995	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002R1970 JO L 302 06.11.2002, p. 0003-0027	04/11/2002	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 1995/3051 JO L 320 30.12.1995, p. 0025	Résumé

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 09/10/1995 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

Dans son avis portant sur la position commune du Conseil relative à cette proposition, la Commission se dit satisfaite du texte de la position commune qui améliore, selon elle, la proposition initiale en intégrant la plupart des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. En matière comitologique, le Conseil a demandé l'instauration d'un comité de type III a) (comité de règlementation) de préférence à un comité consultatif. La Commission accepte ce choix pour des raisons d'harmonie avec des textes existants sur le contrôle des navires (directives 94/57/CE et 94/58/CE).

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 supplémetaire : 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 règlementation (type IIIa et non consultatif, comme proposait la Commission).

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 29/11/1995 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. WATTS (PSE, UK), le Parlement européen approuve la position commune du Conseil avec les modifications suivantes : ainsi le PE : -réintroduit un amendement visant à imposer un contrôle de la validité du document de conformité tous les ans et non tous les 30 mois comme préconisé par le Conseil, -rétablit la procédure du comité consultatif au lieu du comité de réglementation, prévu par le Conseil. Parallèlement, il précise que l'arrêt de l'exploitation d'un transbordeur pourrait intervenir dès qu'il existe une "menace" grave de sécurité (et non en cas de "risque" grave). Lorsque le danger (et non le risque) est supprimé, la suspension de l'exploitation pourra alors être annulée.

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 15/06/1995 - Proposition législative modifiée

Dans sa proposition modifiée, la Commission a retenu la plupart des amendements du Parlement européen présentés en première lecture. Il s'agit en particulier des amendements qui visent à: -donner comme objectif majeur à ce règlement l'amélioration de la sécurité maritime; -faire en sorte que l'application du Code international de gestion et de sécurité soit uniforme et cohérente dans les Etats membres; - modifier le sens du "service régulier" (voyage effectué par un transbordeur dont l'exploitation permet d'assurer le transport entre 2 points identiques au moins, selon un horaire affiché ou dont la régularité ou la fréquence donnent l'impression qu'il s'agit d'un service régulier); - modifier le sens des "eaux abritées" (zone où la probabilité de rencontrer chaque année des vagues de plus de 1,5 mètre est inférieure à 10% et dont la traversée n'éloigne à aucun moment les transbordeurs, de plus de 6 milles marins d'un abri où les naufragés peuvent se réfugier); - faire en sorte que pour toutes les compagnies qui exploitent, dans les eaux abritées uniquement, des transbordeurs assurant un service régulier entre des ports d'un même Etat membre, les prescriptions du règlement ne s'appliquent qu'à partir du 01.07.1997; - donner une validité de 5 ans aux certificat de gestion de sécurité et aux document de sécurité à dater de leur délivrance, sous réserve d'une inspection annuelle de chacun de ces documents et que toute modifications éventuelles apportées soient conformes au Code ISM; - évaluer le règlement après 3 ans d'application et proposer toute proposition opportune, en conséquence. La Commission retient également l'amendement visant à permettre aux compagnies grecques de ne pas appliquer ce règlement jusqu'au 31.12.1997, à condition que le service régulier de ces bateaux s'effectue entre des ports grecs uniquement. Elle ne retient cependant pas les amendements qui visent à ajouter une définition pour les "navires de mer", certains considérants considérés comme surperflus et l'ajout d'un nouvel article déterminant les responsabilités des compagnies lorsque certains agents ont commis des actes de négigence.

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 08/12/1995

Le Conseil a débattu des résultats de la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), tenue à Londres du 20 au 29 novembre dernier. Cette conférence avait notamment pour objectif d'amender cette convention en vue d'augmenter la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers à la suite de l'accident de l'Estonia survenu le 28 septembre 1994. Dans sa résolution du 22 décembre 1994 sur la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, le Conseil avait apporté son plein appui aux travaux entrepris sous l'égide de l'OMI en vue de procéder à la révision de la Convention SOLAS. Le Conseil a exprimé sa satisfaction générale sur le résultat de la Conférence, et notamment sur l'adoption d'une résolution définissant un cadre pour la conclusion d'accords régionaux appliquant des exigences spécifiques à tous les transbordeurs rouliers de passagers assurant des services réguliers entre des ports donnés, lorsque les conditions de navigation ou les conditions locales l'exigent. Le Conseil a noté l'intention du Gouvernement suédois de convoquer une conférence régionale en janvier 1996 en vue d'établir un accord régional applicable aux transports par transbordeurs rouliers de passagers dans la Mer du nord et en Mer baltique. -Le Conseil

a adopté le règlement concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers dont l'objectif est de rendre applicable de façon obligatoire et anticipée, d'ici au 1er juillet 1996 et pour tous les navires et compagnies desservant la Communauté, du Code ISM - établi par la résolution A.741(18) de l'Assemblée de l'OMI - relatif à l'établissement d'une organisation permettant d'assurer une gestion sûre des navires.

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 31/05/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité soutient sans réserve la proposition visant à donner, dès le 1er juillet 1996 un caractère obligatoire au Code ISM pour les transbordeurs rouliers de passagers et considère que toute dérogation à cette exigence devra être étroitement circonscrite et limitée aux petites compagnies exploitant pour une courte durée des services intérieurs dans des eaux protégées. Une importance particulière est attachée au respect du point 6 du code portant sur les ressources et le personnel. Avant d'accepter les documents de conformité et les certificats de gestion de la sécurité délivrés par des administrations ou des sociétés de classification non communautaires, les administrations des Etats membres devraient être entièrement assurées que l'autorité d'émission exige des normes de conformité semblables aux leurs.

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 13/02/1995 - Document de base législatif

Cette proposition de règlement concerne la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers. Celui-ci rend obligatoire les dispositions du Code ISM (code international qui se contente de recommander aux Etats signataires un certain nombre de prescriptions relatives à la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution) aux transbordeurs rouliers de passagers exploités sur des lignes régulières à destination et à partir de ports de la Communauté. Dès l'entrée en vigueur effective de ce règlement (à savoir 01.07.1996), les compagnies de navigation devront adopter ces dispositions à bord de tous les transbordeurs rouliers qu'elles exploitent. Les Etats membres devront de leur côté : - délivrer une autorisation d'exploitation des navires à partir de leurs ports et garantir que les compagnies respectent ces exigences; - contrôler les navires battant leur pavillon et les compagnies établies sur leur territoire, - reconnaître la conformité certifiée par un autre Etat membre selon le principe de la reconnaissance mutuelle des documents de certification délivrés par un Etat membre quelconque de la Communauté, - si les navires dépendent de compagnies établies à l'extérieur de la Communauté, vérifier leur conformité avec les normes de sécurité prévues par ce règlement, soit sur base de documents délivrés par cet Etat, soit sur base de toute autre forme de preuve, - si un Etat membre estime qu'une compagnie exploitant une ligne régulière à partir de ses ports comporte des risques pour la sécurité (bien qu'un document de conformité valable ait été reconnu), il peut suspendre l'exploitation jusqu'à ce que ces risques soient supprimés. Il soumet le cas à la Commission qui décide de la suspension ou non de l'exploitation, avec l'aide d'un comité consultatif. La conformité doit être contrôlée tous les ans. Si un Etat membre délègue ses pouvoirs ou s'en remet à un autre organisme aux fins de ce contrôle, il ne peut le faire que via un organisme agréé remplissant les exigences de qualité imposées par la directive 94/57 /CEE établissant les normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection des navires. La Commisison peut modifier les dispositions du Code ISM pour les adapter à l'évolution de la situation dans les instances internationales. Elle peut également modifier la définition d'organismes agréés responsables du contrôle des navires.

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 08/12/1995 - Acte final

-OBJECTIF : rendre obligatoire dès le 01.07.1996 le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (dit "code "ISM") à tous les services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers à destination ou au départ de ports européens. - MESURE COMMUNAUTAIRE : Règlement CE n°3051/95 du Conseil concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers. - CONTENU : .champ d'application : -le règlement s'applique à toutes les compagnies qui exploitent au moins un transbordeur roulier opérant à destination ou au départ d'un port d'un Etat membre sur une ligne régulière, quel que soit son pavillon ; -le règlement ne s'applique pas : .jusqu'au 31.12.1997, aux compagnies établies en Grèce exploitant des transbordeurs battant pavillon grec et opérant exclusivement entre des ports grecs, . jusqu'au 01.07.1997, aux compagnies exploitant des services réguliers de transbordeurs rouliers exclusivement dans des eaux protégées (zones où le taux de probabilité annuel de vagues dépassant 1,5 mètre est inférieur à 10% et dans lesquelles un transbordeur n'est jamais à plus de 6 milles marins d'un lieu où des naufragés peuvent débarquer) et entre des ports situés dans le même Etat membre. .principe de base : toutes les compagnies concernées par le règlement doivent se conformer aux dispositions du code ISM (reproduit en annexe au règlement) comme si elles étaient obligatoires pour que leurs navires puissent fournir des services réguliers dans la Communauté. Ce code vise à garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes de vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement marin. .Le règlement détermine les conditions dans lesquelles les dispositions du code ISM sont appliquées et définit les conditions de délivrance et de vérification de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité : -Les Etats membres ne peuvent délivrer une attestation de conformité que pour des compagnies dont le centre d'activité principal est situé sur leur territoire. -Ils doivent reconnaître la conformité certifiée par un autre Etat membre selon le principe de la reconnaissance mutuelle des documents de certification. -La durée de validité de l'attestation de conformité est de 5 ans, sachant qu'un contrôle annuel doit confirmer le bon fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Parallèlement, la durée de validité du certificat de gestion de la sécurité est également de 5 ans, sachant qu'un contrôle intermédiaire a lieu tous les 30 mois (ou plus fréquemment). -Les Etats membres ne peuvent reconnaître les attestations de conformité et les certificats de gestion délivrés par des pays tiers que s'ils ont l'assurance qu'ils respectent le règlement. -Si un Etat membre estime qu'une compagnie exploitant une ligne régulière à destination ou au départ de ses ports comporte un risque de danger grave pour la sécurité des personnes ou des biens ou pour l'environnement (bien qu'un document de conformité valable ait été reconnu), il peut suspendre l'exploitationjusqu'à ce que ce risque soit supprimé. Il soumet le cas à la Commission qui décide de la suspension ou non de l'exploitation, avec l'aide d'un comité de règlementation. -Si un Etat membre délègue ses pouvoirs ou s'en remet à un autre organisme aux fins de l'application de ce règlement, il ne peut le faire que via un organisme agréé. -La Commisison, assistée d'un comité de règlementation, peut modifier les dispositions spécifiques tirées du Code ISM pour les adapter à l'évolution de la situation dans les instances internationales. Elle peut également modifier la

définition d'organismes agréés responsables du contrôle des navires ainsi que les périodes de validité de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité. -ENTREE EN VIGUEUR : 01.01.1996. Il est applicable à partir du 01.07.1996. La Commission examine l'application de ce règlement 3 ans après son entrée en vigueur et propose toutes mesures appropriées.

Gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers

1995/0028(SYN) - 14/06/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a approuvé cette proposition de règlement avec les modifications suivantes: - les nouvelles règles de sécurité ne devront être définitivement applicables qu'à partir du 01.07.1997 pour les petites compagnies qui exploitent un ou plusieurs transbordeurs assurant un service régulier, dans des eaux abritées, uniquement et entre des ports d'un même Etat membre; - les compagnies grecques assurant un service régulier entre les ports grecs uniquement, ne devront s'aligner sur ces nouvelles règles qu'à partir du 31.12.1997. Pour toutes les autres compagnies, les prescriptions de sécurité du règlement devraient s'appliquer à partir du 01.07.1996. Parallèlement, le PE définit les termes de "navire de mer" et de "service régulier" : - par navires de mer il faut entendre les navires autres que les bateaux qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou au voisinage des "eaux abritées" (à savoir, la zone où la probabilité de naviguer dans des creux de plus de 1,5 mètre est inférieure à 10% par an et dont la traversée n'éloigne à aucun moment les transbordeurs de plus de 6 milles marins d'un abri ou d'un refuge pour les naufragés); - le service régulier doit être compris comme le transport effectué par les transbordeurs rouliers de passagers entre minimum 2 points toulours identiques selon un horaire affiché ou dont la régularité donnent l'impression qu'il s'agit d'un service régulier. Le Parlement précise également que le certificat de gestion de la sécurité aura une validité de 5 ans à dater de sa délivrance et sous réserve d'une inspection annuelle du document de conformité (lequel est également valable 5 ans). Le Parlement ajoute enfin que ce règlement devra être évalué après 3 ans d'application et précise que ce dernier ne modifie en rien les dispositions réglementaires internationales ou nationales qui déterminent la responsabilité des agents de la compagnie commettant certains actes ou négligences.