Informations de base

1996/2065(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Vers une nouvelle stratégie maritime **Subject** 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	DANESIN Alessandro (UPE)	22/11/1995

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	KATIFORIS Giorgos (PSE)	25/06/1996
ENER Recherche, développement technologique et énergie	HOLM Ulf (V)	23/04/1996
RELA Relations économiques extérieures	VAN DER WAAL Leen (EDN)	23/04/1996
REGI Politique régionale	BERNARDINI Antoine-François (PSE)	04/06/1996
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires générales	1996	1997-03-24
Transports, télécommunications et énergie	1937	1996-06-18
Transports, télécommunications et énergie	1979	1996-12-13
Transports, télécommunications et énergie	1951	1996-10-03

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
13/03/1996	Publication du document de base non-législatif	COM(1996)0081	Résumé
18/04/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
18/06/1996	Débat au Conseil		
03/10/1996	Débat au Conseil		Résumé
13/12/1996	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		
26/02/1997	Vote en commission		Résumé
26/02/1997	Dépôt du rapport de la commission	A4-0067/1997	
24/03/1997	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
23/04/1997	Débat en plénière		
24/04/1997	Fin de la procédure au Parlement		
19/05/1997	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1996/2065(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/07770

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0067/1997 JO C 132 28.04.1997, p. 0005	26/02/1997	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0211/1997 JO C 150 19.05.1997, p. 0016-0052	24/04/1997	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1996)0081	13/03/1996	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1257/1996 JO C 056 24.02.1997, p. 0009	31/10/1996	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0137/1997 JO C 379 15.12.1997, p. 0060	17/09/1997	

Vers une nouvelle stratégie maritime

1996/2065(COS) - 24/03/1997

Le Conseil a adopté sa résolution.

Vers une nouvelle stratégie maritime

1996/2065(COS) - 24/04/1997 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Alessandro DANESIN (UPE, I), le Parlement européen accueille favorablement la proposition de la Commission pour une nouvelle stratégie dans le secteur maritime et approuve tout particulièrement l'objectif de réduire à 25% les transferts de pavillons d'ici à l'an 2005. Il réclame un registre européen pour parvenir à un niveau de qualité et de sécurité uniforme dans le secteur maritime. Face à la pénurie de marins qualifiés dans l'Union, le Parlement demande des mesures pour inciter les jeunes vers la profession de marin en garantissant par exemple des possibilités de mobilité et de recyclage, plus de tâches à terre, de meilleures conditions pour les périodes passées en mer et un meilleur système d'assurances. Constatant que de nombreux navires, en raison de l'abaissement des normes de sécurité et des coûts sociaux ne répondent plus aux normes, le rapport réclame de véritables sanctions à leur encontre ainsi que pour leur propriétaire; la simple retenue au port jusqu'à l'achèvement de travaux de réparation est insuffisante. Le Parlement considère que la Commission devrait mettre à l'examen une limitation des émissions de substances nocives des moteurs de bateau. Afin de compenser les surcoûts imposés à la flotte communautaire par le respect des normes sociales et de sécurité en vigueur dans l'Union, il demande des mesures de soutien. Il réclame également que la directive de 1996 sur le contrôle de la sécurité par l'Etat du port s'applique de manière uniforme et demande à la Commission d'étudier la possibilité d'instaurer des droits de port modulés, fondés sur des critères de sécurité et de respect de l'environnement. Il exige un renforcement du contrôle portuaire public de tous les navires naviguant dans les eaux communautaires et veut que tous les navires transportant des cargaisons dangereuses ou polluantes soient tenus de demander l'acceptation de leur route, lesquelles devraient éviter les réserves côtières écologiquement sensibles. Il invite également la Commission à élaborer un régime européen de collecte des résidus des navires (eau de vidange des soutes) et à coordonner au niveau européen un système efficace de dépôts de ces résidus. En ce qui concerne les aides nationales au secteur maritime, il estime que celles-ci doivent avoir pour objectif de promouvoir l'industrie navale communautaire dans le marché international, le savoir-faire dans le domaine maritime et la diversité des entreprises dans ce secteur. Et d'insister sur la formation et le recrutement des gens de mer et du personnel non naviguant. Bien entendu, ces aides ne doivent pas entraîner de distorsion de concurrence. Il réfute les aides d'Etat indirectes créées par le régime du pavillon de complaisance au niveau international et par la déréglementation des registres nationaux ou l'introduction de seconds registres au niveau européen. Enfin, le Parlement rappelle la nécessité d'inclure les ports maritimes dans les réseaux transeuropéens de transport en tant que point d'interconnexion entre le transport maritime et les autres modes de transport. Il souhaite promouvoir la navigation à courte distance (navigation côtière et interinsulaire) et à longue distance pourles liaisons effectuées à l'intérieur de la Communauté.

Vers une nouvelle stratégie maritime

1996/2065(COS) - 03/10/1996

La délégation britannique a présenté une note suggérant de transférer, selon un système à définir pour toute l'Union, les coûts des infrastructures maritimes (telles que les aides à la navigation) des budgets des Etats aux utilisateurs bénéficiaires des services fournis. Après un premier échange de vues qui a mis en évidence des positions divergentes sur l'opportunité d'une telle approche et ses conséquences, la Présidence a annoncé que la suggestion britannique serait discutée plus en détail dans le cadre de l'examen de la communication par le Conseil.

Vers une nouvelle stratégie maritime

1996/2065(COS) - 31/10/1996 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité déplore l'absence d'avancées dans le sens d'une amélioration de la compétitivité du secteur maritime communautaire depuis 1989 et souligne que les conséquences de l'absence de mesures positives se font sentir dans le recul continu du tonnage immatriculé dans le registre communautaire et dans la situation de l'emploi des marins de la Communauté européenne. Le Comité estime qu'un secteur des transports maritimes compétitif et efficace est un élément indispensable de la compétitivité globale de l'économie communautaire, non seulement parce que cette dernière dépend de ce secteur pour le transport des biens et des matériaux de son industrie, mais aussi compte tenu de la contribution à l'ensemble de l'économie de tout un éventail d'activités liées à ce secteur. Dans ce contexte, des mesures pourraient être prises pour : - neutraliser l'avantage compétitif dont jouissent les opérateurs appliquant des normes inférieures, et partant à un coût plus bas, aussi bien en matière de navires que d'équipages, en imposant à ceux-ci des sanctions; - faire en sorte que le secteur maritime communautaire opère dans un marché libre et qu'il puisse

entrer en concurrence pour le transport de fret et de passagers dans des conditions égales; - alléger les coûts imposés aux opérateurs communautaires (en particulier charges fiscales et charges sociales) que leurs concurrents ne doivent pas supporter.

Vers une nouvelle stratégie maritime

1996/2065(COS) - 13/03/1996 - Document de base non législatif

OBJECTIF : le document expose une nouvelle approche de la Commission en matière de stratégie maritime. Il a été élaboré en vue du réexamen de la politique maritime communautaire et de la définition de nouveaux objectifs instituant un projet maritime commun. CONTENU : dans sa communication, la Commission rappelle que la politique maritime menée jusqu'à présent a permis d'ouvrir les marchés, notamment en Europe, et de donner aux usagers un large choix de services de transport maritime. L'application des règles de concurrence du traité CE à tous les opérateurs présents sur le marché, quel que soit leur pavillon, a également servi les intérêts des consommateurs et assuré un traitement équitable à toutes les compagnies maritimes de ligne. En revanche, les mesures adoptées par la Communauté et par les Etats membres pour accroître la compétitivité de la flotte sous pavillons de la CE n'ont en général pas pu, jusqu'ici, renverser la tendance au transfert de pavillon et aux pertes d'emplois dans ce secteur. A cet égard, le plus grand echec de la politique maritime de l'UE a été l'impossibilité pour le Conseil d'adopter la proposition de la Commission visant l'établissement d'un registre maritime communautaire "EUROS", proposition que la Commission a d'ailleurs l'intention de retirer, de même que celle concernant la définition de la notion d'armateur communautaire. Sur la base de ce constat, la Commission propose de bâtir la nouvelle stratégie maritime de l'UE sur quatre piliers : 1). En matière de sécurité maritime, la Commission propose : - de mener une politique fondée sur une application convergente de règles convenues à l'échelon international. Cette politique devrait être appliquée à tous les pavillons et les exigences obligatoires devraient s'appliquer aux navires sous pavillon des pays tiers lorsqu'ils naviguent en provenance ou à destination de ports communautaires, de manière à assurer que les Etats tiers ne soient pas mieux traités que les navires battant pavillon d'un Etat membre; - d'élaborer une directive fixant certains principes pour les registres des Etats membres; - de renforcer le contrôle effectué par l'Etat du port; - de promouvoir l'instauration de codes de conduite volontaires dans les transports maritimes; - d'envisager l'adoption d'un acte législatif relatif aux sanctions à infliger aux chargeurs qui utilisent des navires inférieurs aux normes; - d'examiner la possibilité de subordonner l'entrée dans les ports communautaires à la couverture obligatoire de la responsabilité civile dans les transports maritimes; - d'envisager l'adoption d'un acte législatif visant à soutenir tout accord entre les transporteurs et les syndicats au sujet des conditions de travail à bord des ferries. 2). Pour le maintien de marchés ouverts, la Commission propose de continuer à assurer des conditions de libre accès et de concurrence loyale sur l'ensemble du marché mondial (de préférence sur un plan multilatéral), de promouvoir la conclusion d'un accord international sur le respect des règles de concurrence dans les transports maritimes et de revoir ses instruments de défense commerciale dans ce secteur. D'autres propositions seront examinées en détail dans une future communication sur les relations extérieures dans le domainemaritime. 3). Pour assurer la compétitivité du secteur communautaire des transports maritimes, la Commission propose notamment une action commune de la Communauté et des Etats membres pour encourager des programmes de formation et pour attirer les jeunes vers cette profession et la promotion des activités de RDT dans le secteur maritime, dans le cadre du futur programme-cadre, axées à la fois sur la haute technologie en matière de sécurité, la protection de l'environnement et les ressources humaines. 4). Enfin, concernant les aides d'Etat, la Commission va continuer à surveiller les aides octroyées au secteur maritime et elle établira des lignes directrices révisées relatives aux aides d'Etat dans le transport maritime, selon une approche favorable aux armateurs communautaires. La Commission souhaite recueillir, avant septembre 1996, les opinions des autres institutions européennes, des Etats membres et des parties intéressées sur ses propositions, notamment sur celles concernant l'emploi, les registres d'immatriculation et la politique de concurrence.