Informations de base

2000/0066(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I Modification Directive 94/57/EC 1993/0518(SYN) Abrogation 2005/0237A(COD) **Subject** 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	ORTUONDO LARREA Josu (V/ALE)	22/06/2001

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	ORTUONDO LARREA Josu (V/ALE)	19/04/2000
RETT Politique régionale, transports et tourisme	ORTUONDO LARREA Josu (V/ALE)	19/04/2000

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PIÉTRASANTA Yves (V/ALE)	25/05/2000
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	VACHETTA Roseline (GUE/NGL)	23/05/2000

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2279	2000-06-26

	Transports, télécommunications et énergie	2395	2001-12-06
	Transports, télécommunications et énergie	2374	2001-10-15
	Agriculture et pêche	2332	2001-02-26

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
21/03/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0142	Résumé
03/05/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
26/06/2000	Débat au Conseil		Résumé
20/11/2000	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
20/11/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0342/2000	
30/11/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0534/2000	Résumé
30/11/2000	Débat en plénière		
13/12/2000	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2000)0849	Résumé
26/02/2001	Publication de la position du Conseil	05178/1/2001	Résumé
28/02/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
25/04/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
25/04/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0144/2001	
15/05/2001	Débat en plénière		
16/05/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0261/2001	Résumé
20/08/2001	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
18/09/2001	Réunion formelle du Comité de conciliation		
15/10/2001	Débat au Conseil		
24/10/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0441/2001	
12/11/2001	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3656/2001	
13/11/2001	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
06/12/2001	Décision du Conseil, 3ème lecture		
12/12/2001	Débat en plénière		
13/12/2001	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0696/2001	Résumé
19/12/2001	Signature de l'acte final		
19/12/2001	Fin de la procédure au Parlement		

22/01/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2000/0066(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 94/57/EC 1993/0518(SYN) Abrogation 2005/0237A(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/14872

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0342/2000 JO C 228 13.08.2001, p. 0005	20/11/2000	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0534/2000 JO C 228 13.08.2001, p. 0017-0150	30/11/2000	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0144/2001	25/04/2001	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0261/2001 JO C 034 07.02.2002, p. 0166-0217 E	16/05/2001	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0441/2001	24/10/2001	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0696/2001 JO C 177 25.07.2002, p. 0212-0280 E	13/12/2001	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	05178/1/2001 JO C 101 30.03.2001, p. 0001	26/02/2001	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2000)0142	21/03/2000	Résumé
	COM(2000)0603		

Document annexé à la procédure		27/09/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2000)0849 JO C 154 29.05.2001, p. 0051 E	13/12/2000	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)0343	27/02/2001	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2001)0338	14/06/2001	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0165/2000 JO C 022 24.01.2001, p. 0019	20/09/2000	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1206/2000 JO C 014 16.01.2001, p. 0022	19/10/2000	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3656/2001	12/11/2001	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2001/0105
JO L 019 22.01.2002, p. 0009-0016 Résumé

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 14/06/2001 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte en tout ou en partie, quatre des sept amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture et modifie sa proposition en conséquence. La Commission accepte d'introduire la référence à l'arbitrage dans le texte de l'article 6, paragraphe 2, point b) de la proposition. Elle rejoint également l'avis du Parlement sur la portée de la clause de révision, qui devrait envisager la responsabilité au sens large. Un autre amendement concerne la consultation entre les organismes agréés à propos des normes techniques mais mentionne à nouveau la Résolution 847(20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les États de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI. La Commission accepte cet amendement sans la référence à la résolution de l'OMI. La Commission n'a pas accepté les amendements visant à introduire un montant maximal et un montant minimal de responsabilité en cas de négligence.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 21/03/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF: renforcer la prévention des accidents du type de celui du naufrage de l'ERIKA et, partant, améliorer la protection de l'environnement marin et côtier. CONTENU: la présente proposition vise à modifier la directive 94/57/CE en vue de réorganiser le système actuel d'agrément communautaire des sociétés de classification auxquelles les États membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. Cette proposition s'inscrit dans un paquet de trois séries de mesures d'ordre réglementaire à prendre à court terme; elle doit être examinée conjointement avec deux autres propositions visant la modification de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'État du port (COD000065) ainsi qu'un règlement relatif à l'introduction accélérée des normes double coque ou équivalentes (COD000067). Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive 94/57/CE se divisent en deux catégories: la révision du régime d'agrément communautaire des sociétés de classification, notamment en matière de contrôle et de sanctions, et le renforcement des exigences à respecter par les organismes agréés. La proposition prévoit qu'un contrôle plus étroit doit être exercé sur les sociétés de classification. La Commission se réserve par une procédure simplifiée de suspendre (pendant un an) ou de retirer l'agrément à des sociétés dont la responsabilité doit être pleinement engagée en cas de négligence. La qualité des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution - consignées dans le registre et évaluées en fonction de tous les navires qui y sont inscrits, indépendamment de leur pavillon - devient un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire. En outre, des critères de qualité plus sévères doivent être remplis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines procédures lorsqu'un navire change de classe, telles que la transmission du dossier historique complet du navire à la nouvelle société de classification. Dans sa communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier (jointe aux mesures proposées), la Commission annonce qu'elle envisage, dans une deuxième étape, des propositions complémentaires dans les domaines suivants: - la systématisation des échanges d'informations entre tous les acteurs du monde maritime en renforçant notamment le système EQUASIS, - l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par des pétroliers, - l'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime qui aura pour tâche de contrôler l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'en assurer une plus grande uniformisation, - le développement de la responsabilité des différents acteurs du transport maritime du pétrole. Afin d'agir au plus vite et d'éviter le renouvellement de catastrophes du type de l'ERIKA, la Commission propose, sans attendre l'adoption du paquet des premières directives, que par un accord volontaire les compagnies pétrolières s'engagentà ne plus affrêter de tankers de plus de quinze ans d'âge et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 27/02/2001 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La position commune reprend en substance la plupart des amendements introduits dans la proposition modifiée de la Commission, et apporte des modifications supplémentaires. La modification la plus importante concerne la limitation de responsabilité en cas de faute légère. À cet égard, la position commune fixe un niveau minimal de responsabilité mais introduit aussi une nouvelle disposition sous la forme d'une clause de révision selon laquelle la Commission examinera la question de la responsabilité trois ans après l'application complète de la proposition, et soumettra un rapport, accompagné si nécessaire de propositions, au Parlement européen et au Conseil. La position commune, dans son ensemble, constitue un compromis équilibré, et respecte l'idée maîtresse de la proposition de la Commission.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 27/09/2000 - Document annexé à la procédure

Dans le prolongement du Conseil européen de Feira (19 et 20 juin 2000), la Commission présente un rapport sur la stratégie globale en matière de sécurité des transports maritimes, afin qu'une décision puisse être prise avant la fin de l'année. L'Union européenne dispose déjà d'un arsenal législatif important dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions marines. Depuis mars 1993, date de la présentation par la Commission de sa Communication décrivant les fondements d'une politique commune de sécurité maritime, douze directives et trois règlements ont été adoptés par le Conseil. D'une manière générale, ces textes visent à assurer dans la Communauté une application plus stricte, voire anticipée, des règles issues des conventions internationales, dans le domaine de la sécurité des navires, de la prévention des pollutions par les navires, des critères de formation et de qualification des marins et des conditions de travail à bord. Le naufrage de l'ERIKA, en décembre 1999, a été le catalyseur de nouveaux développements dans la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime, visant plus particulièrement les risques pour l'environnement créés par les navires pétroliers. Suite à cette tragédie, la Commission a adopté le 21 mars 2000, près de trois mois seulement après l'accident, une Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier décrivant une stratégie globale, assortie d'un certain nombre de propositions d'actions concrètes à court terme, pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent. Ces trois propositions de mesures législatives font actuellement l'objet de discussions au sein du Conseil et du Parlement européen. Au-delà des propositions de mesures à court terme, la Commission a annoncé un deuxième train de mesures supplémentaires pour améliorer la sécurité maritime : 1) mesures destinées à améliorer la sécurité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires : une nouvelle législation en préparation prévoit la mise en place d'un système européen d'information sur le trafic maritime; 2) amélioration des régimes de responsabilité et de compensation des dommages de pollution en vigueur : la Commission a l'intention de proposer la création d'un Fonds européen de compensation des dommages de pollution qui compléterait l'indemnisation des victimes en cas de dépassement des plafonds fixés par les Conventions. En outre, il faut procéder rapidement à une modification de la Convention qui régit la responsabilité des propriétaires de navires. La Commission a l'intention de faire des propositions afin de pouvoir engager la responsabilité de tous les autres acteurs impliqués dans le transport maritime y compris les affréteurs. Au cas où une telle modification ne serait pas acceptée dans les instances internationales, la Commission proposera un régime de responsabilité global au niveau communautaire. Un tel régime de responsabilité pourrait inclure une responsabilité illimitée en cas de comportement négligent. 3) la Commission envisage enfin, comme l'a proposé le Parlement européen, la création d'une structure spécifique quipourrait, le cas échéant, prendre la forme d'une "Agence européenne de la sécurité maritime". Comme déjà annoncé dans la Communication de la Commission du 21 mars 2000, les propositions sur la sécurité du trafic maritime et la structure européenne seront finalisées avant la fin de l'année et seront immédiatement suivies d'une proposition sur la responsabilité. L'ensemble de ces mesures, y compris le premier paquet de mesures à court terme, forme un tout cohérent qui devrait renforcer significativement la sécurité maritime

dans les eaux et dans les ports de l'Union européenne. Il est demandé au Conseil et au Parlement européen d'accorder la plus grande priorité à leur examen.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 26/02/2001 - Position du Conseil

La position commune reprend, en totalité ou en partie, 14 des 18 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. La position commune comporte les éléments clés suivants : - la tâche consistant à agréer, à surveiller et à suspendre de leurs fonctions les organismes est transférée des États membres à la Communauté, les États membres demeurant compérents pour désigner les organismes agréés chargés d'effectuer les visites concernant leur flotte. Dans le même temps, la surveillance et le contrôle de ces organismes sont renforcés; - certaines règles communes sont établies en ce qui concerne le régime de responsabilité des organismes agréés : en cas de négligence grave ou d'acte d'omission volontaire, leur responsabilité est illimitée; en cas de négligence de moindre gravité, les États membres peuvent décider de fixer un plafond relatif à la responsabilité des organismes agrées, mais ce plafond ne doit pas être inférieur à un certain niveau défini dans la directive; - la diffusion de l'information parmi les acteurs concernés est améliorée, notamment par l'extension de l'obligation qu'ont les organismes agréés de fournir des informations aux autres organismes agréés, aux États membres, à la Commission, aux parties intéressées et au public. Le Conseil a introduit d'autres adaptations à la proposition en ce qui concerne les dispositions relatives à la responsabilité financière: - la position commune renforce le régime de responsabilité applicable aux actes ou omissions commis par négligence ou imprudence : le Conseil a fixé, au niveau communautaire, un seuil minimal de responsabilité, à savoir 5 millions d'euros en cas de décès ou de dommage corporel et 2,5 millions d'euros en cas de dommage matériel. La possibilité pour les États membres de négocier un niveau d'indemnisation plus élevé dans les contrats passés avec les organismes est maintenue; - en ce qui concerne la responsabilité en cas de préjudices ou de dommages spéciaux, indirects ou de nature secondaire, ainsi que des moyens de défense existant pour le personnel des organismes agréés, le Conseil préfère que ces questions soient réglées dans le cadre des règles nationales existant en matière de responsabilité, sous réserve de la présentation ultérieure par la Commission de propositions dans le cadre de l'évaluation globale du fonctionnement du régime de responsabilité; - la position commune prévoit deux éléments permettant une révision de ces règles, qui s'appuient sur les amendements du Parlement : la procédure de comité peut être utilisée pour accroître les seuils minimaux applicables à la responsabilité financière ; la Commission surveillera le fonctionnement du régime de responsabilité, soumettra un rapport et proposera des modifications le cas échéant. Le Conseil a également apporté des modifications visant à faciliter l'application du texte, à améliorer la transparence et à tenir compte du principe de subsidiarité: - pour l'habilitation des organismes agréés, le Conseil laisse aux États membres une plus grande marge manoeuvre en ce qui concerne la forme des accords; - la diffusion des informations pertinentes aux États membres et aux États du pavillon a été améliorée; - en ce qui concerne l'inspection de navires par la Commission dans le cadre de l'évaluation d'un organisme agréé, le texte indique que ces inspections ont pour but de contrôler les performances de l'organisme, afin d'établir une distinction par rapport à l'inspection des navires par l'État du port dans le cadre de la directive 95/21/CE.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 13/12/2000 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission prend en compte les suggestions et amendements du Parlement européen pour autant qu'ils ne nuisent pas à la cohérence de la proposition avec les dispositions du traité, des directives et règlements et des conventions internationales régissant la sécurité maritime. Si un certain nombre d'améliorations d'ordre linguistique s'imposent, la Commission rejette les amendements qui risquent de troubler l'application de la directive en modifiant la terminologie maritime établie. La Commission ne peut accepter que le champ d'application de la directive soit étendu à des activités qui ne relèvent pas de missions officielles. La directive porte sur les activités d'inspection et/ou de certification menées par une société de classification pour le compte d'un État du pavillon (les tâches dites ·réglementaires·), qu'il ne faut pas confondre avec les activités commerciales qu'elles exercent pour le compte d'intérêts privés. Pour ces motifs, la Commission ne peut pas accepter les amendements qui visent à : - modifier la terminologie maritime, - étendre le champ d'application de la directive aux activités liées à la délivrance de certificats de classification, - soustraire les États membres à l'obligation de procéder eux-mêmes, en tant qu'États du pavillon, à l'évaluation des organismes agréés qu'ils ont habilités à agir pour leur compte en ce qui concerne les navires qui battent leur pavillon, - préciser le délai exact (24 heures) dont dispose l'État du pavillon pour exprimer son avis à la société de classification qui agit en son nom (délai trop court), - insérer un considérant relatif au propriétaire ou à l'armateur, - prévoir des limites à l'établissement des objectifs de performance, - contraindre le comité institué en vertu de la directive à consulter chaque année les organismes qu'il doit contrôler. La Commission considère également que, dans sa proposition, certaines préoccupations soulevées par le Parlement européen sont déjà suffisamment prises en compte et qu'elle ne peut donc accepter : - l'amendement relatif au retrait de reconnaissance, - l'amendement concernant les moyens de contrôle, - la répétition de la référence à la mise en oeuvre, par tous les États membres, de la résolution 847 (20) de l'OMI, intitulée ·Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI·. En revanche, la Commission se rallie, moyennant quelques aménagements, au point de vue du Parlement européen selon lequel il faut accroître la transparence et renforcer le droit à l'information et qui apporte davantage de clarté dans la demande d'agrément au profit des organismes (sociétés de classification), y compris en matière d'agrément limité. La Commission accepte également les arguments en faveur de la révisabilité du montant des indemnisations dues dans le cadre de la responsabilité limitée et, sous réserve de quelques adaptations, les amendements relatifs aux conditions d'impartialité des sociétés de classification et de leursinspecteurs exclusifs. La Commission est également d'accord avec le Parlement européen dans la mesure où ce dernier estime qu'il faut établir une distinction entre le terme ·inspection· des navires au sens de la directive et les inspections que la Commission et les États membres sont tenus d'effectuer pour vérifier la conformité des organismes agréés.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 19/12/2001 - Acte final

OBJECTIF : adopter la modification de la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil, modifiant la diective 94/57/CE. CONTENU : la présente directive, adoptée conformément au projet commun approuvé le 13 novembre 2001 par le Comité de conciliation, s'inscrit dans le premier paquet de mesures, présenté par la Commission à la suite du naufrage de l'Erika en décembre 1999, relatives à la sécurité maritime du transport pétrolier. La directive vise notamment à renforcer et à harmoniser le régime communautaire relatif aux organismes agréés, tout en simplifiant les obligations imposées aux États membres en matière de surveillance et de notification. Les principales modifications introduites par le Conseil visent notamment à : - transférer des États membres à la Communauté la tâche consistant à agréer, à surveiller et à suspendre de leurs fonctions les organismes, les États membres demeurant compétents pour désigner les organismes agréés chargés d'effectuer les visites concernant leur flotte; - renforcer la surveillance et le contrôle de ces organismes; - établir des règles communes en ce qui concerne le régime de responsabilité des organismes agréés; - améliorer la diffusion de l'information parmi les acteurs concernés; - renforcer le régime de responsabilité financière applicable aux actes ou omissions commis par négligence ou imprudence : la directive fixe, au niveau communautaire, un seuil minimal de responsabilité, à savoir 4 millions d'euros en cas de décès ou de dommage corporel et 2 millions d'euros en cas de dommage matériel. La directive stipule que les sociétés de classification ne peuvent pas être sous le contrôle des propriétaires ou des constructeurs de navires ni d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. ENTRÉE EN VIGUEUR : 22/01/2002. MISE EN OEUVRE : 22/07/2003.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 26/06/2000

Dans l'attente des procédures institutionnelles en cours (avis du Comité économique et social et du Comité des régions, procédure de codécision avec le Parlement européen), le Conseil a constaté qu'il existe un large accord sur le projet de directive concernant les organismes d'inspection. Ce projet de directive vise à renforcer et à harmoniser la qualité des organismes d'inspection et de visite de navires qui effectuent des tâches pour les Etats membres (les "sociétés de classification"). Par ailleurs, le Conseil a adopté des conclusions sur la sécurité maritime. Aux termes de ces conclusions, le Conseil : - réaffirme sa volonté de poursuivre et d'approfondir la politique de sécurité maritime, aux niveaux international, communautaire et national, afin de réduire le risque d'accidents, ce qui permettra d'éviter la perte de vies humaines et de prévenir la pollution du milieu marin, - reconnaît que la suppression des pratiques inférieures aux normes bénéficiera à toutes les parties concernées et contribuera à créer une culture de sécurité et de qualité adoptée par tous, - demande aux Etats membres d'évaluer la situation et, le cas échéant, d'adapter les ressources humaines et les moyens mis en oeuvre aux différentes tâches qui leur incombent, et à mettre en place un système de gestion de la qualité. - souligne la nécessité de développer des échanges d'expériences entre les États membres sur l'organisation et les méthodes de travail, en vue de définir des procédures et des niveaux d'exigences améliorés, - soutient le développement et l'élargissement du système d'information Equasis de manière à accroître la transparence des informations sur la sécurité et la qualité de la flotte marchande partout dans le monde, - souligne que l'amélioration de la sécurité maritime exige des équipages parfaitement qualifiés et de bonnes conditions de travail à bord, - considère qu'il y a lieu d'accorder une attention particulière au transport maritime de produits pétroliers et d'autres substances dangereuses. Il invite instamment les États membres à soutenir résolument les travaux actuellement en cours au sein de l'OMI, en gardant à l'esprit l'importance d'y associer les pays non membres de l'UE ; ces travaux devraient aboutir à une révision rapide et appropriée de l'annexe I de la Convention Marpol, de manière à supprimer le risque que comporte le transport maritime par pétroliers à simple coque. Le Conseil demande aux États membres et à la Commission de chercher à faire augmenter le plafond d'indemnisation par sinistre prévu par la Convention internationale établissant le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Il invite la Commission à envisager, en temps opportun, la création d'une base européenne de données sur les accidents et incidents maritimes. Le Conseil rappelle enfin que les objectifs de la politique de sécurité maritime ne peuvent être atteints que si l'on applique correctement et efficacement la législation en vigueur y comprisles mesures communautaires générales sur les conditions sanitaires et de travail applicables au secteur maritime. Il confirme l'objectif de préserver et de promouvoir les professions maritimes en Europe en accroissant l'intérêt de la jeunesse européenne pour celles-ci et en offrant une formation professionnelle appropriée. À cet effet, il demande à la Commission de présenter une communication sur le recrutement et la formation des marins, compte tenu, notamment, des suggestions formulées par les partenaires sociaux.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 30/11/2000 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant à une écrasante majorité le rapport de M. Josu ORTUONDO LARREA (Verts/ALE, E) ainsi que deux autres rapports sur la sécurité des transports maritimes, le Parlement européen a approuvé la proposition relative aux inspections et aux visites des navires moyennant une série d'amendements adoptés par sa commission au fond (se reporter au résumé précédent). La Commission européenne a déclaré pouvoir reprendre à son compte un grand nombre d'amendements déposés.

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 13/12/2001 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Sécurité maritime: organismes habilités à effectuer l'inspection des navires, paquet Erika I

2000/0066(COD) - 16/05/2001 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Josu ORTUONDO LARREA (Verts/ALE, E), le Parlement européen a repris les amendements les amendements visant à modifier la position commune (se reporter au résumé précédent). Au cours du trilogue initial, les délégations du Parlement et du Conseil n'ont pu parvenir à un accord. Une procédure de conciliation sera donc nécessaire en ce qui concerne cette partie du paquet ERIKA 1. Il demeure en effet une divergence majeure entre le Parlement et le Conseil : la question de la responsabilité financière des sociétés de classification, en particulier dans le cas d'accidents résultant, dans une plus ou moins large mesure, d'une exigence ou d'une omission de celles-ci dans l'exercice de leur mission d'inspection.