Informations de base

2000/0067(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I Abrogation 2011/0243(COD) Modification 2000/0236(COD) Modification 2002/0310(COD) Modification 2006/0046(COD) **Subject** 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	HATZIDAKIS Konstantinos (PPE-DE)	19/04/2000

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	HATZIDAKIS Konstantinos (PPE-DE)	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	2292	2000-10-02
Transports, télécommunications et énergie	2364	2001-06-27

	Transports, télécommunications et énergie	2279	2000-06-26

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
02/10/2000	Débat au Conseil		
20/11/2000	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
20/11/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0344/2000	
30/11/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0533/2000	Résumé
30/11/2000	Débat en plénière		
13/12/2000	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2000)0848	Résumé
07/08/2001	Publication de la position du Conseil	10221/1/2001	Résumé
05/09/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
11/10/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
11/10/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0344/2001	
12/12/2001	Débat en plénière		
13/12/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0697/2001	Résumé
18/02/2002	Signature de l'acte final		
18/02/2002	Fin de la procédure au Parlement		
07/03/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2000/0067(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation 2011/0243(COD) Modification 2000/0236(COD) Modification 2002/0310(COD) Modification 2006/0046(COD)

Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/14088

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0344/2000 JO C 228 13.08.2001, p. 0005	20/11/2000	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0533/2000 JO C 228 13.08.2001, p. 0017-0140	30/11/2000	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0344/2001	11/10/2001	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0697/2001 JO C 177 25.07.2002, p. 0212-0281 E	13/12/2001	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	10221/1/2001 JO C 307 31.10.2001, p. 0041	07/08/2001	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2000)0142	21/03/2000	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2000)0603	27/09/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2000)0848 JO C 154 29.05.2001, p. 0041 E	13/12/2000	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)1343	29/08/2001	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	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2002/0417 JO L 064 07.03.2002, p. 0001-0005	Résumé

Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 30/11/2000 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant à une écrasante majorité le rapport de M. Konstantinos HATZIDAKIS (PPE-DE, Gr) ainsi que deux autres rapports sur la sécurité des transports maritimes, le Parlement européen a approuvé la proposition concernant l'introduction de prescriptions en matière de coque des pétrolierrs 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: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 29/08/2001 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission accepte la position commune du Conseil car elle respecte le cadre général de sa proposition initiale et tient compte de l'accord international conclu lors de la 46e session du CPMM de l'OMI (23-27 avril 2001). Cet accord va entraîner, au niveau mondial, une accélération du retrait des pétroliers à coque simple et, partant, une diminution des risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage, non seulement dans les eaux communautaires mais sur toutes les mers du monde.

Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 13/12/2000 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée retient, dans un souci d'harmonisation, les amendements du Parlement européen concernant le calendrier fixé pour l'élimination progressive des pétroliers à simple coque, étant donné que le calendrier proposé concorde avec la nouvelle formulation de la règle 13G de l'annexe I de la convention Marpol. La Commission exclut également les pétroliers d'un port en lourd compris entre 600 et 3 000 tonnes du calendrier adopté dans la proposition pour le retrait progressif, afin de garantir l'approvisionnement normal du marché dans les régions insulaires de l'Union. Elle accepte en outre de retirer sa proposition concernant un système de mesures financières d'incitation et de dissuasion, fondé sur une tarification différenciée des services portuaires et de pilotage. La Commission n'accepte pas les amendements visant à : - instituer un nouveau comité aux fins de l'application du règlement uniquement, plutôt que de recourir à un comité existant, - insérer un considérant renfermant une déclaration politique qui n'a pas sa place dans un texte législatif.

Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 21/03/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF: protéger le milieu marin contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures en accélérant, dans la Communauté, le remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque ou répondant des normes de conception équivalentes. CONTENU: la proposition de règlement vise à généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque en fonction d'un calendrier analogue à celui des États-Unis (2005, 2010, 2015 selon le tonnage). La proposition vise tous les pétroliers à simple coque de plus de 600 tonnes de poids en lourd, battant pavillon d'un État membre et se pose comme condition pour l'accès aux ports des États membres, indépendamment du pavillon battu par le navire. Pour encourager l'utilisation des

pétroliers à double coque, la Commission propose un système d'incitations financières, sous la forme de réduction des redevances portuaires et de pilotage. À l'inverse, l'utilisation des pétroliers à simple coque sera découragée par l'augmentation de ces redevances, en fonction de leur âge. La présente proposition s'inscrit dans un paquet de trois séries de mesures d'ordre réglementaire à prendre à court terme et 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 que la modification de la directive 94/57/CE sur les sociétés de classification (COD000066). Dans une 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'engagent à ne plus affrêter de tankers de plus de quinze ans d'âge et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité.

Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 13/12/2001 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Konstantinos HATZIDAKIS (PPE-DE, Gr), le Parlement européen a approuvé telle quelle la position commune qui inclut les amendements adoptés par le Parlement en première lecture.

Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(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, comme l'a proposé le Parlement européen, la création d'une structure spécifique qui pourrait,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: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 07/08/2001 - Position du Conseil

La position commune du Conseil reprend les conclusions de la 46e session du comité de la protection du milieu marin (CPMM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et en particulier la résolution MEPC.95(46) contenant des amendements à la règle 13G de l'annexe I à la convention MARPOL 73/78 et à l'addenda au certificat IOPP, et la résolution MEPC.94(46) relative au programme spécial d'évaluation de l'état des navires ("Condition Assessment Scheme"), toutes deux adoptées le 27 avril 2001. La position commune reflète ainsi fidèlement le nouveau régime

international instauré par la convention MARPOL 73/78. Dans ce contexte, un certain nombre de modifications ont été apportées aux considérants de manière à rendre compte du nouveau contexte international dans lequel s'inscrit maintenant le présent règlement. Les changements dans la structure de l'article 4 (conformité des pétroliers à simple coque avec les prescriptions en matière de double coque), et dans les définitions correspondantes, ainsi que le nouveau calendrier de retrait progressif alignent également le texte sur la formulation de la règle 13 révisée de l'annexe I à la convention MARPOL, et le rendent plus clair. Le Conseil a par ailleurs introduit un certain nombre de modifications de forme pour garantir la stricte application directe du règlement. En ce qui concerne le champ d'application, la position commune prévoit la fixation de la limite inférieure de tonnage à 5 000 TPL, ce seuil étant conforme au nouvel accord international. Le Conseil propose également : - d'exclure du champ d'application du règlement certains navires spécifiques n'ayant pas d'usage commercial, tels que les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires; - de renforcer le texte du règlement pour garantir que les États membres s'engagent à appliquer également de manière stricte la règle 13G révisée aux navires battant leur pavillon; - d'énoncer clairement le principe de l'interdiction d'entrée des pétroliers de catégories 2 et 3 dans les ports communautaires après 2015; - de rendre obligatoire le recours au programme spécial d'évaluation de l'état des navires en l'inscrivant dans des articles spécifiques (articles 5 et 6); - d'accorder aux États membres la possibilité de faire exception au règlement en faveur des pétroliers en détresse et/ou nécessitant des réparations, moyennant le respect de conditions strictes et à condition que les mesures de mise en oeuvre soient dûment communiquées à la Commission; - de reporter l'abrogation du règlement 2978/94/CE du Conseil jusqu'à la fin de 2007 de façon à maintenir certaines mesures de dissuasion financières à l'égard de l'exploitation des pétroliers à coque simple au moins jusqu'à la date définitive où les pétroliers de la catégorie 1 seront autorisés à entrer dans les ports et les terminaux offshore du ressort des États membres.

Sécurité maritime: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 26/06/2000

Le Conseil a pris note de l'avancement des travaux au sujet du règlement proposé par la Commission relatif à l'introduction progressive des navires pétroliers à double coque. Il a relevé l'importance des questions techniques que la proposition de la Commission soulève. Le Conseil a pris note des interventions des délégations et a chargé le Comité des Représentants permanents de poursuivre les travaux et de préparer un débat du Conseil en octobre prochain. 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 compris les mesures communautaires générales sur les conditionssanitaires 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: double coque ou conception équivalente pour les pétroliers à simple coque, paquet Erika I

2000/0067(COD) - 18/02/2002 - Acte final

OBJECTIF: établir un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention MARPOL 73/78. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Règlement 417/2002/CE du Parlement européen et du Conseil. CONTENU: le règlement vise à généraliser l'interdiction des pétroliers à simple coque en fonction d'un calendrier de retrait progressif reflétant fidèlement le nouveau régime international instauré par la convention MARPOL 73/78 (2007 pour les pétroliers de la catégorie 1 livrés en 1981 ou après et 2015 pour les pétroliers des catégories 2 et 3 livrés en 1989 ou après). Le règlement s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes lorsqu'ils entrent dans un port ou dans un terminal en mer relevant de la juridiction d'un État membre, quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, ou battant pavillon d'un État membre. Il ne s'applique pas aux navires n'ayant pas d'usage commercial, tels que les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires. En outre, le règlement : - garantit que les États membres s'engagent à appliquer de manière stricte la règle 13G révisée de l'annexe I de MARPOL 73/78 aux navires battant leur pavillon; - énonce clairement le principe de l'interdiction d'entrée des pétroliers de catégories 2 et 3 dans les ports communautaires après 2015; - rend obligatoire le recours au programme spécial d'évaluation de l'état des navires; - accorde aux États membres la possibilité de faire exception au règlement en faveur des pétroliers en détresse et des pétroliers non chargés nécessitant des réparations. ENTRÉE EN VIGUEUR : 27/03/2002. Le règlement est applicable à partir du 01/09/2002.