Informations de base

2000/0325(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE) Modification 2005/0239(COD) Modification 2005/0240(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	STERCKX Dirk (ELDR)	24/01/2001

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	STERCKX Dirk (ELDR)	24/01/2001

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	VLASTO Dominique (PPE-DE)	13/02/2001
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	VACHETTA Roseline (GUE/NGL)	12/03/2001

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2324	2000-12-20
Transports, télécommunications et énergie	2374	2001-10-15
Transports, télécommunications et énergie	2364	2001-06-27
Agriculture et pêche	2402	2001-12-19

	Environnement	2439	2002-06-25
	Environnement	2321	2000-12-18

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
06/12/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0802	Résumé
18/12/2000	Débat au Conseil		
20/12/2000	Débat au Conseil		Résumé
15/01/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
29/05/2001	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
29/05/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0208/2001	
13/06/2001	Débat en plénière		
14/06/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0334/2001	Résumé
27/06/2001	Débat au Conseil		
12/10/2001	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2001)0592	Résumé
19/12/2001	Publication de la position du Conseil	11367/1/2001	Résumé
17/01/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/03/2002	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/03/2002	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0095/2002	
09/04/2002	Débat en plénière		
10/04/2002	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0159/2002	Résumé
25/06/2002	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
27/06/2002	Signature de l'acte final		
27/06/2002	Fin de la procédure au Parlement		
05/08/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2000/0325(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique

Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification 2005/0239(COD) Modification 2005/0240(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/14837

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0208/2001	29/05/2001	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0334/2001 JO C 053 28.02.2002, p. 0238-0304 E	14/06/2001	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0095/2002	21/03/2002	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0159/2002 JO C 127 29.05.2003, p. 0161-0472 E	10/04/2002	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	11367/1/2001 JO C 058 05.03.2002, p. 0014 E	19/12/2001	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2000)0802	06/12/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2001)0592 JO C 362 18.12.2001, p. 0255 E	12/10/2001	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)1948	10/01/2002	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2002)0312	12/06/2002	Résumé
Document de suivi	COM(2011)0232	28/04/2011	Résumé
Document de suivi	SWD(2018)0199	16/05/2018	
Document de suivi	SWD(2018)0227	16/05/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0706/2001 JO C 221 07.08.2001, p. 0054	30/05/2001	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0050/2001 JO C 357 14.12.2001, p. 0001	13/06/2001	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2002/0059
JO L 208 05.08.2002, p. 0010-0018 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2025/2576(DEA)	Examen d'un acte délégué

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 27/06/2002 - Acte final

OBJECTIF : améliorer durablement la protection de la vie humaine en mer et de l'environnement marin en Europe. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE. CONTENU : le Conseil a adopté la directive en reprenant tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture (se reporter aux résumés précédents). Cette directive se situe dans le contexte de la deuxième communication de la Commission sur la sécurité maritime faisant suite au naufrage de l'Erika (deuxième paquet "Erika"). Elle vise à renforcer la sécurité et à réduire les conséquences environnementales d'un éventuel accident maritime, par le biais d'une extension des obligations de déclaration des navires avant d'entrer les eaux des États membres, de l'usage d'EDI (electronic data interchanges) et de systèmes d'identification automatique des navires (système AIS), d'une coopération accrue entre États membres et d'un suivi plus étroit des navires présentant un risque particulier pour la sécurité maritime et l'environnement. ENTRÉE EN VIGUEUR : 05/08/2002. MISE EN OEUVRE : 05/02/2004.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 28/04/2011 - Document de suivi

La Commission présente un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre et l'incidence des mesures prises en vertu de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. Le rapport vise à déterminer dans quelle mesure les dispositions de la directive contribuent à accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime ainsi qu'à prévenir la pollution marine. Sur la base des rapports des États membres, le rapport d'évaluation concerne la mise en œuvre de la directive et l'incidence des mesures prises.

Le rapport note que les problèmes fondamentaux rencontrés lors de la mise en œuvre de la directive concernent la transposition et l'application des obligations de notification par les navires, les infrastructures administratives et techniques permettant de recevoir ces notifications et de suivre le trafic

des navires à l'aide de moyens techniques (comme, par exemple, le système d'identification automatique, AIS), la mise en place et l'exploitation de *SafeSeaNet*, et la capacité des autorités à intervenir en cas d'accidents ou d'incidents.

Résultats des actions de mise en œuvre : la mise en œuvre de la directive et le développement du système communautaire de suivi du trafic des navires ont commencé en 2002. Ils ont nécessité un travail considérable sur les plans législatif et technique ainsi que des ressources financières substantielles à l'échelle des États membres et de l'UE. Grâce aux efforts déployés :

- **la directive a pu être transposée** dans les législations nationales et le système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, ***SafeSeaNet*, est maintenant pleinement établi et opérationnel**. La Commission analysera en temps utile les lacunes mineures et constatations d'ordre juridique, technique et opérationnel figurant dans les rapports des États membres ;
- le système *SafeSeaNet* permet aux pays qui y participent de bénéficier d'un accès rapide à toutes les informations importantes en ce qui concerne les mouvements des navires dans les eaux européennes, les chargements dangereux ou polluants transportés à bord, tels que du pétrole ou des produits chimiques, et les navires présentant un risque potentiel pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Les 22 États membres côtiers, ainsi que la Norvège et l'Islande, sont tous connectés au système central *SafeSeaNet* via leurs systèmes nationaux.

Des problèmes techniques continuent d'affecter **l'échange électronique de données**, de sorte que d'autres moyens, tels que le télécopieur, sont toujours utilisés pour communiquer certains types de rapports. La performance du système SafeSeaNet fait l'objet de discussions afin de pallier les quelques manquements non résolus. L'échange intégral des données par voie électronique devait être en place le 30 novembre 2010 au plus tard, suivant la date de transposition de la directive 2009/17/CE modifiant la directive 2002/59/CE, et la Commission évalue actuellement la situation avec l'aide de l'AESM.

Incidence sur la sécurité maritime, sur l'efficacité du transport maritime et sur la prévention de la pollution : les principales constatations sont les suivantes :

- les informations transmises en temps réel par *SafeSeaNet* sur les navires et les cargaisons dangereuses dans les eaux européennes ont permis d'améliorer la capacité de prise de décision des autorités compétentes des États membres, leur coopération et leur capacité de sauvetage et d'intervention rapide ;
- dans plusieurs États membres, les tâches relatives à la mise en œuvre de la directive sont accomplies par plus d'une autorité. La mise en œuvre de la directive avait permis de renforcer la coopération et l'échange d'informations entre ces différentes autorités nationales ;
- les obligations de notifier des informations aux autres États membres et de construire des installations à terre pour recevoir les informations provenant d'un système AIS ont permis d'améliorer la coopération des autorités à l'échelle régionale, comme par exemple dans le cadre des serveurs régionaux AIS.

Selon l'analyse réalisée en 2009 par l'AESM sur **les accidents maritimes, le nombre d'accidents survenus dans les eaux de l'Union a considérablement diminué**. Le nombre de navires victimes d'accidents dans les eaux de l'UE s'élevait à 626 en 2009 par rapport à 726 en 2007. Le nombre de gens de mer ayant perdu la vie a également diminué pour passer de 82 en 2007 à 52 en 2009. Il n'y a eu aucune marée noire de grande ampleur ces 7 dernières années.

Évolutions futures : la mise en œuvre du **troisième paquet sur la sécurité maritime** permettra de continuer à améliorer le suivi du trafic des navires dans les eaux européennes, ainsi que l'échange de données et la coopération entre les autorités maritimes. Le paquet intègre à la législation de l'UE des exigences internationales en ce qui concerne l'utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à distance (LRIT), ainsi que le centre de données européen LRIT; il prévoit également l'utilisation de systèmes AIS à bord des navires de pêche.

L'échange de données conformément au troisième paquet sur la sécurité maritime aura une incidence considérable sur le système *SafeSeaNet*. Les prochaines évolutions de ce dernier amélioreront l'efficacité de l'échange de données et permettront d'élargir les activités de suivi et de renforcer la coopération entre les autorités. Une illustration concrète de ces évolutions est le concept «**ceinture bleue**» et le projet pilote qui y est associé, qui a reçu le soutien du Conseil des ministres des transports de décembre 2010 et qui vise à faciliter la navigation intra-européenne en simplifiant les formalités administratives. L'élément principal de ce concept est l'utilisation des capacités existantes en matière de suivi du transport maritime, notamment *SafeSeaNet*.

Dans le cadre de la politique du transport maritime de l'UE, **l'initiative «e-Maritime»** vise à utiliser des systèmes d'information et de communication avancés, propres à faciliter le travail et les activités commerciales dans le secteur maritime. Cette initiative sera axée sur la promotion de l'interopérabilité des systèmes utilisés par les autorités maritimes, les ports et le secteur maritime et s'appuiera sur les systèmes existants, le plus central d'entre eux étant *SafeSeaNet.*

L'initiative intégrée sur la surveillance maritime dans le cadre de la politique maritime intégrée a pour objectif de créer un environnement commun pour le partage d'informations en reliant les communautés d'utilisateurs entre elles, y compris le secteur militaire. Dans le cadre de cette initiative transsectorielle, *SafeSeaNet* jouera un rôle central en fournissant des données provenant du secteur du transport maritime.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 19/12/2001 - Position du Conseil

La position commune, adoptée à l'unanimité, prend largement en compte la position exprimée par le Parlement européen en première lecture et notamment les éléments qui concernent: - l'obligation d'emport d'un système d'identification automatique des navires (système AIS) pour tout navire faisant escale dans un port d'un État membre; - l'échange des informations obtenues dans le cadre des systèmes d'organisation du trafic; - la définition des modalités d'accueil de navires en détresse, en tenant compte des travaux à l'OMI en la matière; - la nécessité d'une évaluation de l'application de

la directive dans un délai raisonnable après son entrée en vigueur et la soumission d'un rapport circonstancié par la Commission au Parlement et au Conseil. Le Conseil a retenu une formulation différente de celle proposée par le Parlement en ce qui concerne les mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables. Il a toutefois considéré des principes similaires à ceux définis par le Parlement, à savoir : le respect de l'autonomie de décision du capitaine du navire, après que celui-ci ait été dûment informé des conditions météorologiques; la possibilité pour un État membre de prendre des recommandations ou autres mesures appropriées, ne préjugeant cependant pas de la décision finale du capitaine; l'utilisation de prévisions fournies par un service d'informations météorologiques qualifié et reconnu comme base des recommandations ou autres mesures appropriées. En ce qui concerne l'emport d'un système d'enregistrement des données de voyage ("boîtes noires"), le Conseil a introduit une obligation d'emport d'un système VDR pour tous les navires, y compris les navires de charge existants, soit selon le calendrier à définir dans le cadre de l'OMI, soit à des dates antérieures au 1er janvier 2008 (selon les catégories de navires) en l'absence de décision de l'OMI. Les données recueillies par de tels systèmes VDR seront utilisées dans le cadre des enquêtes après un accident maritime et publiées à l'issue de celles-ci. Le Conseil n'a pas repris les amendements concernant: - les mesures spécifiques concernant la mer Baltique; - l'obligation d'équipement des zones de refuge, ainsi que les éléments concernant le coût lié à l'accueil des navires en détresse; - l'indication de la capacité de la soute; - l'obligation de fournir un rapport des sociétés de classification aux centres côtiers exploitant un système de compte-rendu obligatoire; - l'indication de la classification "glace" du navire; - l'anticipation des dates d'entrée en vigueur de l'obligation d'emport de systèmes AIS. Le Conseil a enfin introduit les modifications suivantes dans le texte de la directive : - l'obligation spécifique des États membres d'assurer un suivi et prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les exigences de la directive soient rencontrées par tous les acteurs du transport maritime; - la distinction et la clarification des dispositions concernant les différents équipements : systèmesd'identification automatique (AIS), systèmes d'organisation du trafic, services de trafic maritime (STM), systèmes d'enregistreurs des données du voyage (VDR); - la clarification des obligations d'information pour les navires considérés comme présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement; - le respect du principe de subsidiarité en matière de sanctions applicables en cas de non respect des dispositions nationales adoptées en application de la directive.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 12/06/2002 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte l'ensemble des 9 amendements du Parlement européen à la position commune et modifie sa proposition en conséquence. Ces amendements concernent : - l'interdiction d'appareillage par mauvais temps (les mesures prises par les autorités peuvent consister non seulement à refuser l'appareillage mais également l'entrée du port; obligation pour le capitaine d'informer les autorités de la décision prise; obligation pour les autorités de prendre les mesures pour limiter autant que possible ou interdire les opérations de soutage dans les eaux territoriales); - les lieux de refuge (dispositions concernant l'équipement en moyens d'assistance, de sauvetage et de lutte anti-pollution dans les plans d'accueil des navires; obligation des États membres d'informer la Commission sur les plans de refuge dans les 18 mois suivant l'entrée en vigueur de la directive); - l'évaluation de la mise en oeuvre de la directive (extension du champ d'application de l'évaluation à l'information des parties concernées sur la désignation des autorités compétentes ainsi qu'aux sanctions; examen par la Commission de l'opportunité de mesures concernant le recouvrement et l'indemnisation des dommages éventuellement causés dans les lieux de refuge, y compris la question d'une assurance obligatoire); - l'anticipation du calendrier pour la mise en place des transpondeurs (AIS) à bord des navires (prise en compte, pour chacune des catégories de navires concernées, d'une décision probable de l'OMI visant à accélérer le calendrier d'introduction des transpondeurs).

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 20/12/2000

A l'issue d'un débat approfondi, le Conseil a marqué son accord sur des positions communes sur la directive relative aux organismes d'inspection des navires et sur celle relative au contrôle des navires par l'État du port. De plus, afin de répondre à l'invitation du Conseil européen de Nice d'adopter, dans les plus brefs délais, des dispositions en matière de sécurité maritime, le Conseil et la Commission affirment leur détermination à ce que soient adoptées d'ici la fin juin 2001 des dispositions communautaires satisfaisantes en matière de retrait accéléré des pétroliers à simple coque. Le Conseil a en outre pris note de la présentation par la Commission de son "deuxième paquet ERIKA", ainsi que des interventions des délégations à ce sujet. Dans ses conclusions, le Conseil a : - pris note de l'engagement des États membres d'accroître leurs efforts, dans le cadre du contrôle de l'État du port, en augmentant dès à présent le nombre des contrôles ainsi que leur efficacité et en les ciblant sur les navires présentant le plus de risques tels que les navires-citernes pour gaz et produits chimiques de plus de dix ans, les vraquiers de plus de douze ans ainsi que les pétroliers et les navires à passagers de plus de quinze ans. Il accueille par ailleurs favorablement la perspective de pouvoir bannir les navires sous normes des ports de la Communauté dès l'entrée en vigueur de l'instrument juridique adéquat; - souligné la nécessité d'assurer un régime adéquat et, autant que possible, global de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages causés à la suite d'une contamination par des produits pétroliers ou d'autres substances dangereuses et polluantes, transportés par mer; - invité les États membres à poursuivre leur effort de coopération en vue d'accroître la qualité et la fluidité des informations disponibles sur le trafic en présentant des propositions appropriées à l'OMI et en mettant en place un système régional d'information entre leurs centres de traitement afin d'optimiser les procédures de surveillance de la circulation maritime et la prévention des risques pour la navigation et l'environnement; - invité la Commission à dresser régulièrement un état des lieux des dispositions internationales et communautaires du droit social maritime appliqué par les États membres.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 06/12/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la sécurité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires. CONTENU : la présente proposition de directive fait partie du deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier ERIKA (un premier paquet de mesures législatives, en cours d'adoption, a été proposé par la Commission le 21 mars 2000). L'Union européenne doit impérativement se donner les moyens de mieux surveiller et contrôler le trafic qui transite au large de ses côtes et d'intervenir plus efficacement en cas de situation critique en mer. A cette fin, la proposition prévoit en particulier de : - améliorer l'identification des navires à destination des ports européens et le suivi de tous les avires transitant dans les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, et obliger ces navires à s'équiper de systèmes transpondeurs permettant leur identification automatique et leur suivi en continu par les autorités côtières ; - étendre les obligations de notification déjà contenues dans la directive 93/75/CEE à d'autres marchandises dangereuses ou polluantes et en particulier aux combustibles de soute présents à bord; - simplifier et harmoniser les procédures concernant la transmission et l'exploitation des données relatives aux marchandises dangereuses ou polluantes transportées par les navires (recours systématique à l'échange de données par voie électronique); - rendre obligatoire pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté l'emport de boîtes noires (ou enregistreurs de données du voyage) afin de faciliter les enquêtes après accident; - accroître le développement de bases de données communes et la mise en réseau des centres chargés de gérer les informations recueillies en vertu de la directive; - assurer un suivi plus étroit des navires présentant un risque particulièrement élevé pour la sécurité maritime et l'environnement et imposer la circulation d'informations les concernant entre Etats membres, afin qu'ils puissent prendre des mesures préventives à l'encontre de ces navires; - renforcer les pouvoirs d'intervention des Etats membres, en tant qu'Etats côtiers, en cas de risque d'accident ou de menaces de pollution devant leurs côtes (eaux territoriales et haute mer). Les Etats membres pourront ainsi ordonner le détournement d'un navire posant une menace pour leurs côtes; - enjoindre aux Etats membres de prendre des mesures pour permettre l'accueil de navires dans des ports de refuge en cas de détresse en mer, et d'interdire aux navires de quitter les ports en cas de conditions météorologiques exceptionnelles posant un risque grave pour la sécurité ou l'environnement.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 14/06/2001 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant largement le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B), le Parlement européen a approuvé la proposition de directive sous réserve d'un certain nombre d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Par ses principaux amendements, le Parlement souhaite élargir le concept de lieu de refuge de manière à inclure des points protégés le long de la côte, désignés par les autorités compétentes afin que les navires puissent s'y abriter s'il n'y a pas de port à courte distance. De plus, le Parlement estime qu'un État membre ou un port qui admet un navire en détresse doit pouvoir compter sur une compensation pour tous les frais ou les dommages potentiels subis afin d'inciter les états membres et les ports concernés à fournir l'assistance nécessaire. Un autre amendement demande que dans les zones maritimes extérieures aux eaux territoriales, tous les navires battant pavillon de l'Union européenne ou se dirigeant vers des ports communautaires puissent participer à un système de régulation du trafic maritime qui fournisse des bulletins météorologiques, des informations sur les itinéraires et d'autres services. La vulnérabilité de la Baltique a également été soulignée. Le Parlement estime que l'Union européenne devrait faire une requête à l'organisation maritime internationale (OMI) pour déclarer qu'au moins le golfe de Finlande et probablement d'autres zones de la mer baltique fasse partie d'un système obligatoire de contrôle approuvé par l'OMI. Enfin, d'autres amendements ont été adoptés concernant l'installation des "boîtes noires" (enregistreurs de données de voyage), un équipement considéré comme vital pour les opérations de gestion, ou encore la formation de l'équipage et du personnel à quai. En commentant les amendements concernant les trois rapports sur le trafic et la sécurité maritime, Mme PALACIO a fait observer qu'un grand nombre d'amendements était acceptable par la Commission.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 10/04/2002 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Dirk STERCKX (ELDR, B), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 12/10/2001 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission introduit quelques éléments nouveaux dans le texte original sur la base des amendements du Parlement européen : - tous les navires faisant escale dans un port d'un État membre ou battant le pavillon d'un État membre ont l'obligation de participer à un service de trafic maritime dont la zone de compétence s'étend au-delà des eaux territoriales de l'État membre concerné; - les équipements et installations à terre qui servent à traiter les informations requises en vertu de la directive doivent pouvoir relayer ces informations à d'autres stations situées dans les différents États membres; - l'obligation d'équiper les navires de boîtes noires (enregistreurs des données du voyage) doit être assortie d'une obligation de principe d'utiliser les informations recueillies grâce à ces instruments en cas d'enquête sur un accident; - le principe d'une recommandation à tous les navires se trouvant dans une zone déterminée de ne pas quitter le port en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables est énoncé et ces mesures sont étendues aux cas où la vie des membres de l'équipage et des passagers doit être

protégée; - le concept de port de refuge est étendu à d'autres zones abritées et il est fait obligation aux États membres de communiquer des plans à la Commission dans un certain délai; - une évaluation approfondie de l'application de la directive doit être effectuée, afin notamment de mesurer l'efficacité du système mis en place et de proposer toute amélioration utile de la directive. La Commission a en outre modifié le calendrier proposé par le Parlement. Par ailleurs, la proposition de directive prévoit différentes dates de mise en application, notamment en ce qui concerne l'installation obligatoire à bord des navires de systèmes d'identification automatique (AIS) et d'enregistreurs des données du voyage (VDR) (la date la plus reculée étant le 1er janvier 2008). Le Conseil a approuvé, dans son orientation commune du 28 juin 2001, un certain nombre de modifications apportées à la proposition de la Commission, dont les objectifs sont similaires à ceux des amendements adoptés par le Parlement en première lecture. La Commission propose, outre les changements apportés à la proposition de directive par les amendements du Parlement européen, de modifier l'annexe II de façon à concilier le principe de l'installation obligatoire d'appareils enregistreurs à bord des navires, qui figure dans sa proposition initiale, et la nécessité d'éviter de compromettre l'adoption de telles dispositions par l'OMI.

Sécurité maritime: suivi, contrôle et information sur le trafic des navires, paquet Erika II (abrog. directive 93/75/CEE)

2000/0325(COD) - 10/01/2002 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que le texte de la position commune, adoptée à l'unanimité par le Conseil, est acceptable dans la mesure où il respecte les principes essentiels de la proposition originale. Il introduit un degré de souplesse raisonnable, compensée par un renforcement de certaines dispositions à la lumière des amendements adoptés par le Parlement en première lecture. Ces amendements visent notamment : - l'extension de l'obligation, pour les navires battant le pavillon d'un État membre ou faisant route vers un port d'un État membre de la Communauté, d'utiliser un service de trafic maritime dont la couverture s'étend au-delà des eaux territoriales de l'État en question; - la nécessité pour les équipements et les installations à terre utilisés pour le traitement des informations requises en vertu de la directive de pouvoir transmettre ces informations aux autres stations des divers États membres; - la nécessité de se conformer à l'obligation de transporter des boîtes noires (enregistreurs des données du voyage), assortie de l'obligation d'utiliser les données recueillies au moyen de ces équipements en cas d'enquête suite à un accident et d'en assurer la publication; - la nécessité de procéder à une évaluation approfondie de la mise en oeuvre de la directive, en vue notamment d'évaluer l'efficacité du système mis en place et de proposer les améliorations qui s'imposent.