

Informations de base	
2003/0089(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires Subject 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.09 Politique portuaire	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		MIGUÉLEZ RAMOS Rosa (PSE)
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis
	LIBE Libertés et droits des citoyens, justice, affaires intérieures		
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie		FOLIAS Christos (PPE-DE)
			11/06/2003
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions
	Transports, télécommunications et énergie		2515
	Transports, télécommunications et énergie		2531
	Agriculture et pêche		2573
Commission européenne	DG de la Commission		Commissaire
	Energie et transports		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
02/05/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0229 	Résumé

02/06/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
05/06/2003	Débat au Conseil		Résumé
09/10/2003	Débat au Conseil		
04/11/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
04/11/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0385/2003	
18/11/2003	Débat en plénière		
19/11/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0499/2003	Résumé
22/03/2004	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
31/03/2004	Signature de l'acte final		
31/03/2004	Fin de la procédure au Parlement		
29/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2003/0089(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0385/2003	04/11/2003	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0499/2003 JO C 087 07.04.2004, p. 0073-0150 E	19/11/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2003)0229 	02/05/2003	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
	Comité économique et social: avis,	CES1387/2003		

EESC	rapport	JO C 032 05.02.2004, p. 0021-0027	29/10/2003	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32005R0884 JO L 148 11.06.2005, p. 0025-0029	10/06/2005	Résumé

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2004/0725 JO L 129 29.04.2004, p. 0006-0091	Résumé

Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires

2003/0089(COD) - 31/03/2004 - Acte final

OBJECTIF : améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 725/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. CONTENU : le principal objectif du présent règlement est d'instaurer et de mettre en oeuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et le trafic national et des installations portuaires associées, face à des menaces d'actions illicites intentionnelles. Le règlement vise en outre à fournir une base pour l'interprétation et la mise en oeuvre harmonisées, ainsi que le contrôle communautaire des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime adoptées par la Conférence Diplomatique de l'OMI le 12 décembre 2002, modifiant la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS) et instaurant le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS). En adoptant le règlement, le Conseil a repris les amendements votés par le Parlement européen en première lecture. Ainsi, les États membres doivent appliquer les nouvelles mesures de sûreté au trafic maritime international à partir du 1er juillet 2004, afin de respecter le calendrier prévu par l'OMI. En revanche, les États membres ont jusqu'au 1er juillet 2005 pour appliquer ces mesures aux navires à passagers affectés à un trafic national et relevant de la classe A. Les États membres décideront, sur la base des résultats d'une évaluation des risques de sûreté, dans quelle mesure ils appliquent, au 1er juillet 2007, les dispositions du règlement aux autres catégories de navires opérant des services domestiques, à leurs compagnies et aux ports les desservant. ENTRÉE EN VIGUEUR : 19/05/2004. Le règlement est applicable à partir du 01/07/2004.

Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires

2003/0089(COD) - 19/11/2003 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Rosa MIGU-LEZ RAMOS (PSE, E), le Parlement a approuvé la proposition de la Commission sous réserve d'un grand nombre d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Soutenant totalement l'objectif du futur règlement, le Parlement demande que les États membres appliquent les nouvelles mesures de sûreté au trafic maritime international à partir du 1er juillet 2004, afin de respecter le calendrier prévu par l'OMI. En revanche, les États membres devraient avoir jusqu'au 1er juillet 2005 pour appliquer ces mesures aux navires à passagers affectés à un trafic national et relevant de la classe A. Les États membres décideront, sur la base des résultats d'une évaluation des risques de sûreté, dans quelle mesure ils appliquent, au 1er juillet 2007, les dispositions du règlement aux autres catégories de navires opérant des services domestiques, à leurs compagnies et aux ports les desservant.

Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires

2003/0089(COD) - 10/06/2005 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Règlement 884/2005/CE de la Commission établissant les procédures pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime.

CONTENU : afin de contrôler l'application par les États membres du règlement 725/2004/CE, la Commission doit commencer à effectuer des inspections six mois après l'entrée en vigueur dudit règlement. Il est nécessaire d'organiser des inspections sous la supervision de la Commission pour

vérifier l'efficacité des systèmes de contrôle de qualité, des mesures, des procédures et des structures en matière de sûreté maritime au niveau national.

Le présent règlement établit les procédures pour la conduite des inspections qui sont effectuées par la Commission en vue de contrôler l'application du règlement 725/2004/CE au niveau de chaque État membre et des différentes installations portuaires et compagnies concernées. Les inspections seront effectuées d'une manière transparente, efficace, harmonisée et cohérente.

La Commission réexaminera son système d'inspection, et notamment l'efficacité de ce système, au plus tard le 31/12/2006 pour la première fois, et à intervalles réguliers par la suite.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 01/07/2005.

Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires

2003/0089(COD) - 05/06/2003

Le Conseil a mené un débat politique sur le règlement et a invité le Comité des représentants permanents à entreprendre rapidement l'examen de la proposition, à la lumière des positions exprimées par les délégations, afin que le Conseil puisse aboutir à un accord, de préférence lors de sa session des 9 et 10 octobre. Le Conseil a approuvé la transposition des mesures arrêtées par l'OMI au moyen d'un règlement. Des délégations craignent toutefois que la portée ambitieuse de la proposition de la Commission ne mette en péril la mise en oeuvre des mesures transposées. Pour surmonter cette difficulté, certaines délégations ont suggéré l'extension du champ d'application des dispositions du règlement concernant le trafic maritime national à certains navires et installations portuaires présentant de grands risques, tels que les navires à passagers de la classe A 1 et les navires de charge transportant du pétrole ou des cargaisons dangereuses. Cette suggestion a recueilli un large soutien, de même que celle visant à prévoir un délai plus long pour la mise en oeuvre de ces mesures. Le Conseil a reconnu la nécessité pour la Commission de notifier et d'examiner les accords bilatéraux et multilatéraux concernant d'autres arrangements en matière de sûreté. On s'est toutefois inquiété du fait que la procédure proposée empêcherait la mise en oeuvre des mesures d'ici le 1er juillet 2004. La possibilité de fournir des orientations au moyen d'un accord type énumérant les exigences minimales en matière de sûreté, à adopter au niveau communautaire, a également été mentionnée. La majorité des délégations ont accueilli favorablement l'idée d'un mécanisme de contrôle. Toutefois, certaines d'entre elles ont exprimé des doutes sur la réalisation d'inspection par la Commission dans des domaines relevant de la sûreté publique et nationale. Le Conseil a estimé que la proposition de règlement ne constituait pas l'instrument juridique approprié pour élargir les fonctions de l'Agence européenne pour la sécurité maritime ou du Comité de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires de l'UE. La plupart des délégations ont émis des doutes quant à l'opportunité d'envisager, à ce stade d'étendre le rôle de l'AESM qui a à peine trois mois d'existence et n'est pas encore pleinement opérationnelle. En ce qui concerne les procédures de comité, plusieurs délégations se sont exprimées en faveur d'un comité spécifique traitant des questions de sûreté, comme c'est le cas dans le secteur de l'aviation. Certaines délégations ont même suggéré d'amalgamer ces deux comités pour n'en faire qu'un seul comité de sûreté des transports. La nécessité de parvenir rapidement à un accord a en outre été soulignée, compte tenu de la date de mise en oeuvre du 1er juillet 2004 convenue par l'OMI.

Transports maritimes: sûreté des navires et des installations portuaires

2003/0089(COD) - 02/05/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires. CONTENU : l'Union européenne doit développer tous les moyens nécessaires pour contrer la menace terroriste. Cependant, et malgré plusieurs alertes, le monde du transport maritime ne s'est intéressé que très récemment à la question de sa sûreté. Le 12 décembre 2002, à l'occasion de l'une de ses conférences diplomatiques, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté deux instruments internationaux qui jettent les premières fondations d'un système global de sûreté maritime : une modification de la Convention SOLAS (Safety Of Life At Sea) et un code ISPS (International Ship and Port facility Security). Applicables au 1er juillet 2004, ces instruments nécessitent une mise en oeuvre harmonisée au sein de la Communauté. Dès lors, il apparaît nécessaire de recourir à un règlement communautaire afin de : - placer les États membres dans les meilleures conditions possibles pour mettre en oeuvre en temps les nouveaux instruments concernant la sûreté maritime adoptées par la Conférence Diplomatique de l'OMI le 12 décembre 2002, - garantir et contrôler, au niveau de la Communauté, la réalisation du principal objectif de ces instruments internationaux, à savoir l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, - assurer des conditions égales, dans toute l'Union européenne, d'accès et de contrôle des marchés et des activités liées au secteur maritime. En vue de réaliser ces objectifs, le règlement proposé, qui contient essentiellement des mesures préventives, transpose le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de l'OMI et le Code ISPS, en fournit une base pour l'interprétation et la mise en oeuvre harmonisées, ainsi que le contrôle communautaire, et en étend certaines dispositions au trafic maritime national. Le règlement va au-delà des mesures adoptées par l'OMI en ceci qu'il : - rend obligatoires certaines exigences correspondant seulement à des recommandations, afin de relever le niveau de sûreté recherché et d'éviter des divergences d'interprétation d'un État membre à l'autre; - précise les dispositions à prendre par les États membres, en ce qui concerne les ports ne desservant qu'occasionnellement des voyages internationaux; - fixe le régime des contrôles de sûreté préalables à l'entrée des navires de toute origine dans un port de la Communauté, ainsi que des contrôles de sûreté au port; - impose la nomination d'une autorité nationale unique responsable de la sûreté des navires et des installations portuaires, et l'adoption, pour certaines modalités du règlement, d'un calendrier de mise en oeuvre anticipé par rapport aux échéances prévues par l'accord de l'OMI; - prévoit un processus d'inspections, supervisé par la Commission, pour vérifier les modalités de contrôle et la mise en oeuvre des plans nationaux adoptés dans le cadre du règlement; - fixe à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) un rôle d'assistance à la Commission dans l'exécution de ses tâches; - adapte diverses clauses adoptées dans le cadre de l'OMI au bénéfice du commerce maritime national des États membres; - étend l'ensemble des exigences du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du code ISPS aux navires de passagers effectuant des voyages nationaux au cours desquels ils sont amenés à se trouver à plus de 20 milles nautiques des côtes; - étend à d'autres navires affectés à un trafic national les dispositions des mêmes textes relatives à la réalisation d'évaluations de sûreté, à l'établissement de plans de sûreté, ainsi qu'à la désignation d'agents de sûreté des compagnies et des navires; prévoit l'adaptation des procédures pour les navires affectés à un service régulier; - prévoit, sous des conditions strictes, des exemptions pour les navires

affectés à un service régulier au sein d'un État membre, ou entre deux ou plusieurs États membres. Au cours des prochains mois, la Commission: - présentera une proposition de directive définissant les mesures complémentaires à mettre en oeuvre dans les ports de l'UE; - soutiendra, avec l'appui des États membres, les travaux de l'Organisation internationale du travail (OIT) visant à sécuriser davantage l'identification des gens de mer, et lancera, si nécessaire, une initiative législative sur ce thème, après l'adoption, prévue pour juin 2003, d'un nouveau texte par l'OIT. Parallèlement à sa proposition, la Commission présente une communication soulignant la nécessité d'améliorer la sûreté de l'ensemble de la chaîne logistique approvisionnant le transport maritime, du fournisseur au consommateur. La communication va au-delà du cadre de la sûreté des navires et des installations portuaires telle qu'elle est abordée par l'OMI et élargit le débat au transport maritime en général. Elle s'intéresse, en particulier, aux zones portuaires considérées dans leur globalité, à l'identification des gens de mer et à la sûreté d'un bout à l'autre de la chaîne de transport intermodale. La Commission insiste sur la nécessité pour les États membres de mettre effectivement en oeuvre les mesures adoptées par les autorités internationales afin d'inciter les pays tiers à reconnaître les niveaux de sécurité en vigueur en Europe et à se doter de dispositions analogues.