Informations de base

2003/0291(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté Abrogation Règlement (EC) No 3051/95 1995/0028(SYN) **Subject** 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	COSTA Paolo (ALDE)	06/09/2005

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	COSTA Paolo (ELDR)	17/02/2004

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2629	2004-12-09
Agriculture et pêche	2676	2005-07-18

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
11/12/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0767	Résumé
15/12/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/02/2004	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
17/02/2004	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0074/2004	
10/03/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0156/2004	Résumé
10/03/2004	Résultat du vote au parlement		
18/07/2005	Publication de la position du Conseil	06919/1/2005	Résumé
08/09/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
14/11/2005	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/11/2005	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0325/2005	
13/12/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0494/2005	Résumé
13/12/2005	Résultat du vote au parlement		
15/02/2006	Signature de l'acte final		
15/02/2006	Fin de la procédure au Parlement		
04/03/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2003/0291(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement (EC) No 3051/95 1995/0028(SYN)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/30117

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0074/2004	17/02/2004	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0156/2004 JO C 102 28.04.2004, p. 0517-0565 E	10/03/2004	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0325/2005	17/11/2005	

Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0494/2005	13/12/2005	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	06919/1/2005 JO C 264 25.10.2005, p. 0028-0059	18/07/2005	Résumé
Projet d'acte final	03601/2006	15/02/2006	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2003)0767	11/12/2003	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2005)0379	23/08/2005	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0953/2004 JO C 302 07.12.2004, p. 0023-0026	30/06/2004	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2006/0336
JO L 064 04.03.2006, p. 0001-0036 Résumé

Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

2003/0291(COD) - 15/02/2006 - Acte final

OBJECTIF : transférer en droit communautaire les règles internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la gestion et l'exploitation des navires.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 336/2006/CE du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement 3051/95/CE du Conseil.

CONTENU : le règlement a pour objectif d'améliorer la gestion de la sécurité, la sécurité des conditions d'exploitation des navires et la prévention de la pollution que ceux-ci peuvent causer en s'assurant au moyen de systèmes de sécurité embarqués et se trouvant à terre, que les compagnies exploitant ces navires respectent le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), au moyen de systèmes de gestion de la sécurité à bord et à terre et du contrôle de ces systèmes par les administrations de l'État du pavillon et du port.

Le code ISM a été adopté par par l'Organisation maritime internationale (OMI) en1993 et a été modifié par l'OMI aux termes de sa résolution MSC.104 (73), adoptée en 2000.

Le présent règlement s'applique aux types de navires suivants ainsi qu'aux compagnies qui les exploitent:

- navires de charge et navires à passagers, battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages internationaux;

- navires de charge et navires à passagers assurant exclusivement des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon;

- navires de charge et navires à passagers assurant des services réguliers de transport maritime à destination ou en provenance des ports des États membres, quel que soit leur pavillon;

- unités mobiles de forage au large opérant sous l'autorité d'un État membre.

Le règlement ne s'applique pas aux types de navires suivants ni aux compagnies qui les exploitent:

- navires de guerre ou destinés aux transports de troupes et autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés exclusivement à des fins de service public non commercial;

- navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, navires en bois de construction primitive, yachts et bateaux de plaisance, sauf s'ils sont ou seront pourvus d'un équipage et transportent ou transporteront plus de douze passagers à des fins commerciales;

- navires de pêche;

- navires de charge et unités mobiles de forage au large de moins de 500 tonneaux de jauge brute;

- navires à passagers, autres que les transbordeurs rouliers de passagers, dans les zones maritimes des classes C et D, telles qu'elles sont définies par la directive 98/18 /CE.

Les États membres présenteront tous les deux ans à la Commission un rapport sur la mise en oeuvre du règlement. Dans les six mois suivant la réception des rapports des États membres, la Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport consolidé qui contiendra, le cas échéant, les mesures proposées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24/03/2006. En ce qui concerne les navires de charge et les navires à passagers qui ne sont pas déjà tenus de se conformer au code ISM, le présent règlement est applicable à partir du 24/03/2008.

Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

2003/0291(COD) - 10/03/2004 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a approuvé telle quelle la proposition de la Commission.

Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

2003/0291(COD) - 23/08/2005 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission reconnaît que la position commune ne modifie ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition, et peut donc lui accorder son soutien.

Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

2003/0291(COD) - 13/12/2005 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de Paolo **COSTA** (ALDE, IT), le Parlement européen a approuvé telle quelle la position commune du Conseil.

Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

2003/0291(COD) - 11/12/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : assurer la gestion de la sécurité en mer tout en prévoyant les mesures de contrôle liées à la réalisation de cet objectif. ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil. CONTENU : le code international pour la gestion de la sécurité des navires et la prévention de la pollution (code ISM: International Safety Management) a été adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI) il y a 10 ans pour fournir un schéma directeur concernant la façon dont les compagnies de navigation doivent gérer et exploiter leur flotte et pour promouvoir le développement d'une culture générale de la sécurité et d'une conscience environnementale dans les transports maritimes. Le règlement proposé permettra d'appliquer le code de manière correcte, stricte et harmonisée dans tous les États membres comme dans les pays en voie d'adhésion. Le présent règlement a pour objet de renforcer la gestion de la sécurité, l'exploitation en toute sécurité et la prévention de la pollution en ce qui concerne: - les navires de charge battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages nationaux ou internationaux; - les navires à passagers battant pavillon d'un État membre, effectuant des voyages internationaux; - les navires à passagers de classes A ou B telles qu'elles sont définies à l'article 4 de la directive 98 /18/CE, effectuant des voyages nationaux, quel que soit leur pavillon; - les transbordeurs rouliers de passagers assurant des services réguliers de transbordeurs rouliers de passagers à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté, quel que soit leur pavillon; - les navires de charge assurant des services de cabotage pour la collecte de marchandises à destination ou en provenance des ports des États membres de la Communauté, quel que soit leur pavillon. Le présent règlement a pour objet de conserver parallèlement les règles communautaires existantes en matière d'ISM applicables aux transbordeurs rouliers opérant sur des lignes régulières à destination ou en provenance des ports européens, quel que soit leur pavillon. Le champ d'application du règlement proposé est fondé sur les dispositions du chapitre IX de la convention SOLAS et couvre, avec des restrictions liées à la jauge brute du navire concerné, tous les navires entrant dans le champ d'application de la convention SOLAS et battant pavillon d'un État membre, même s'ils effectuent des voyages nationaux. Néanmoins, pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, les dispositions ne s'appliqueront qu'aux navires à passagers opérant à plus de 5 milles de la côte, quel que soit leur pavillon. Toutes les compagnies exploitant au moins un des navires précités devront respecter le règlement. Pour les navires battant pavillon d'un pays tiers, dans la mesure où ils n'effectuent pas de voyages nationaux dans la Communauté, et pour les compagnies qui les exploitent et appliquent déjà les prescriptions du chapitre IX de la convention SOLAS, le respect de la convention SOLAS sera vérifié par le régime de contrôle par l'État du port établi envertu de la directive 95 /21/CE, dans sa version modifiée.

Application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté

2003/0291(COD) - 18/07/2005 - Position du Conseil

Alors que le Parlement européen a adopté la proposition sans rapport et sans amendement, la position commune du Conseil introduit une série de modifications qui n'en modifie ni les objectifs ni l'esprit.

- **Définitions** : les modifications introduites par la position commune visent à élargir le champ d'application du projet de règlement à d'autres engins de navigation comme, les engins à grande vitesse, les plates-formes de forage mobiles, les sous marins de tourisme, et le tonnage brut des navires ;

- **Champ d'application** : le projet de la Commission distinguait chaque type de navire, assorti de la nationalité du pavillon ou de l'application à tous les pavillons, et de la nature – internationale ou nationale des voyages effectués. La position commune met sur un pied d'égalité les navires battant pavillon des États membres et ceux battant pavillon des États tiers lorsqu'ils opèrent un navire en service régulier, cargos et navires à passagers ;

- **Exigences de gestion de la sécurité** : la position commune met en corrélation le champ d'application et les dispositions du code qui lui sont applicables ;

- **Certification et vérification** : le projet de règlement prévoyait deux articles différents (articles 5 et 6). La position commune les traite dans un même article, en supprimant toutes les dispositions qui figuraient déjà dans la partie B de l'annexe II, et renvoie à cette annexe ;

- **Procédure de sauvegarde** : le projet reprenait la procédure qui figurait dans le règlement 3051/95/CE. La position commune supprime cet article qui n'a, en pratique, jamais été utilisé.

- **Dérogations** : cette disposition n'existait pas dans le projet de règlement. L'objectif est d'alléger les charges administratives pour les petites compagnies maritimes ou pour certains bateaux qui opèrent exclusivement en voyages domestiques en leur permettant de déroger partiellement ou entièrement à certaines dispositions du code ISM, tout en sauvegardant la philosophie du Code ISM. La position commune prévoit que les États membres notifient préalablement à la Commission les mesures nationales équivalentes (Article 5a) et la procédure applicable à l'agrément par la Commission ;

- **Validité, acceptation et reconnaissance des certificats** : ces dispositions n'existaient pas en tant que telles dans le projet de règlement mais figuraient dans les dispositions qui ont été refondues lors des négociations avec le Conseil. La position commune met sur un pied d'égalité la vérification de la validité, de l'acceptation et de la reconnaissance des certificats des navires battant pavillons des États membres avec ceux battant pavillons des États tiers ;

- **Procédure de comité** : la position commune n'applique plus la procédure de comité à la question de la durée de validité des certificats ;

- **Entrée en vigueur** : la position commune repousse d'un an l'entrée en vigueur du règlement pour les navires qui ne sont actuellement pas encore couvert par le Code ISM (soit les navires autres que les rouliers de passagers opérant en trafic domestique). Les dispositions leurs seront donc applicables deux ans après son entrée en vigueur.