Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

1993/0517(SYN) - 08/03/1994

Depuis quelques années, les côtes de la Communauté ont été polluées par le déversement de pétrole et de produits toxiques dû à de nombreux accidents. Tout le monde se souvient du Braer, du Mer Egée, de l'Amoco Cadix, de l'Exxon Valdez, du Mont Louis, du Western Winner, du Kirki... Rien que l'année dernière, 592 navires ont été perdus et cela sans compter les ferries qui ont fait naufrage... Face à une telle situation, le rapporteur insiste pour que soient augmentés les contrôles dans les ports côtiers afin de protéger l'environnement. Il demande que l'on supprime l'autorisation aux navires défectueux de quitter les ports. Il exige que les réparations soient faites soit dans le port d'accueil soit dans le port d'attache. Il demande l'abandon de la pratique de recourir à des équipages originaires du tiers-monde dépourvus de certificat et sans formation aux dépens de marins européens qualifiés. Entre 1975 et 1991, 380 bateaux environ ont été par an impliqués dans des accidents. Depuis 1986, ce nombre a fluctué autour d'une moyenne de 230 bateaux par an. Ces accidents ont entraîné un nombre important de décès. Le rapporteur, M. Pavlos SARLIS (PPE, GR), a particulièrement insisté pour que la formation des marins dans la Communauté soit améliorée. Il demande au Conseil d'arrêter à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission et avant le 31 juillet 1995, une décision établissant un programme d'actions à l'échelle de l'Union européenne en vue d'orienter les jeunes vers les professions maritimes et de dégager les ressources destinées à financer ce programme. Le rapporteur demande également que les Etats membres inspectent en priorité les navires battant pavillon d'un pays tiers qui n'ont pas ratifié la convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer afin de vérifier que le niveau de formation et de qualification professionnelles de ces gens de mer corresponde aux normes communes exigées au niveau communautaire. L'Union doit se doter de ses propres normes de sécurité et de contrôle portuaires. Le commissaire, M. Abel MATUTES, a présenté une communication relative à l'instauration d'une politique commune de sécurité maritime pour réagir à l'augmentation des accidents et pour assurer la sécurité environnementale de nos eaux. Le Parlement s'est fait l'écho de ces inquiétudes; il partage les orientations de la Commission dans ses aspects essentiels. En réponse aux questions des députés, M. MATUTES a indiqué que les deux initiatives prises par la Commission sur le niveau de formation des équipages et l'organisation des inspections ont reçu l'aval du Conseil. Registre EUROS (registre communautaire des navires): il sera prêt quand certains Etats membres arrêteront d'utiliser le deuxième registre pour se servir du pavillon EUROS. Liste noire des sociétés de classification: le commissaire a précisé: la Commission a seulement exigé le respect de certaines normes. Plutôt que de parler d'une liste noire des sociétés interdites, mieux vaudrait parler d'une liste blanche des sociétés autorisées. Contrôle des navires: le projet de directive sur le contrôle des navires par l'Etat du port où ils sont arrimés sera adopté jeudi par la Commission. OMI: la Commission soutient l'adhésion de l'Union à l'organisation maritime internationale. Formation professionnelle: le commissaire ne peut assurer que le programme d'action sera prêt en 1995.