Vers une nouvelle stratégie maritime

1996/2065(COS) - 24/04/1997 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Alessandro DANESIN (UPE, I), le Parlement européen accueille favorablement la proposition de la Commission pour une nouvelle stratégie dans le secteur maritime et approuve tout particulièrement l'objectif de réduire à 25% les transferts de pavillons d'ici à l'an 2005. Il réclame un registre européen pour parvenir à un niveau de qualité et de sécurité uniforme dans le secteur maritime. Face à la pénurie de marins qualifiés dans l'Union, le Parlement demande des mesures pour inciter les jeunes vers la profession de marin en garantissant par exemple des possibilités de mobilité et de recyclage, plus de tâches à terre, de meilleures conditions pour les périodes passées en mer et un meilleur système d'assurances. Constatant que de nombreux navires, en raison de l'abaissement des normes de sécurité et des coûts sociaux ne répondent plus aux normes, le rapport réclame de véritables sanctions à leur encontre ainsi que pour leur propriétaire; la simple retenue au port jusqu'à l'achèvement de travaux de réparation est insuffisante. Le Parlement considère que la Commission devrait mettre à l'examen une limitation des émissions de substances nocives des moteurs de bateau. Afin de compenser les surcoûts imposés à la flotte communautaire par le respect des normes sociales et de sécurité en vigueur dans l'Union, il demande des mesures de soutien. Il réclame également que la directive de 1996 sur le contrôle de la sécurité par l'Etat du port s'applique de manière uniforme et demande à la Commission d'étudier la possibilité d'instaurer des droits de port modulés, fondés sur des critères de sécurité et de respect de l'environnement. Il exige un renforcement du contrôle portuaire public de tous les navires naviguant dans les eaux communautaires et veut que tous les navires transportant des cargaisons dangereuses ou polluantes soient tenus de demander l'acceptation de leur route, lesquelles devraient éviter les réserves côtières écologiquement sensibles. Il invite également la Commission à élaborer un régime européen de collecte des résidus des navires (eau de vidange des soutes) et à coordonner au niveau européen un système efficace de dépôts de ces résidus. En ce qui concerne les aides nationales au secteur maritime, il estime que celles-ci doivent avoir pour objectif de promouvoir l'industrie navale communautaire dans le marché international, le savoir-faire dans le domaine maritime et la diversité des entreprises dans ce secteur. Et d'insister sur la formation et le recrutement des gens de mer et du personnel non naviguant. Bien entendu, ces aides ne doivent pas entraîner de distorsion de concurrence. Il réfute les aides d'Etat indirectes créées par le régime du pavillon de complaisance au niveau international et par la déréglementation des registres nationaux ou l'introduction de seconds registres au niveau européen. Enfin, le Parlement rappelle la nécessité d'inclure les ports maritimes dans les réseaux transeuropéens de transport en tant que point d'interconnexion entre le transport maritime et les autres modes de transport. Il souhaite promouvoir la navigation à courte distance (navigation côtière et interinsulaire) et à longue distance pourles liaisons effectuées à l'intérieur de la Communauté.