Sécurité maritime: niveau minimal de formation des gens de mer

1996/0240(SYN) - 29/05/1997 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Eolo PARODI (UPE, I), le Parlement européen a approuvé cette proposition de directive avec les modifications suivantes : -la présente proposition vise à remplacer la directive 94/58 /CE et non à la modifier, dans un souci de clarté juridique, -les Etats membres doivent se limiter à reconnaître les brevets attestant un niveau de formation satisfaisant aux exigences de la convention STCW. Ils pourront, par ailleurs, imposer des normes plus sévères que celles de la directive, -les normes de formation devraient idéalement être "harmonisées" ou "homogénéisées" au sein de l'Union afin de garantir la sécurité dans ce domaine (le Parlement propose notamment la création d'un institut européen de formation des gens de mer et la mise en place de mesures visant à attirer les jeunes vers les professions maritimes), -à la date d'entrée en vigueur de la directive, toutes les dispositions et recommandations de la convention STCW (partie A et B) feront partie intégrante de la directive, -la notion de "navire battant pavillon d'un Etat membre" est redéfinie: "navire immatriculé dans un Etat membre et battant son pavillon", les navires ne correspondant à cette définition devant être assimilés à des navires des pays tiers, -les décisions relatives à la définition des parcours côtiers devront être prises en dehors de toute procédure de comitologie, -les règles et normes imposées aux employeurs en matière de santé et sécurité des travailleurs, définies par les législations nationales et communautaire seront d'application, -des dispositions sont prévues en matière de "bonne" communication orale à bord des navires dans un souci de sécurité, y compris sur le plan de la langue de travail (laquelle doit être instaurée et inscrite dans le journal de bord et devra être considérée comme "langue de travail" tout au long de l'activité). Les prescriptions en matière de langue de travail sont également valables à bord des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques ou gaz, -des sanctions doivent être prévues par les Etats membres si les autorités portuaires responsables des inspections constatent que le capitaine, les officiers ou les matelots ne sont pas en mesure de démontrer leur aptitude professionnelle, -lorsqu'un officier de quart quitte la passerelle, il ne peut le faire qu'à condition d'être relevé par un autre officier, -la directive sera revue au terme de 5 années d'application (le Parlement prévoit, en outre, les cas dans lesquels la procédure de comitologie pourra être utilisée pour modifier la directive), -une nouvelle annexe est intégrée sur les procédures et les critères de reconnaissance des brevets des pays tiers : à l'avenir, les Etats membres ne pourront reconnaître et avaliser les brevets des gens de mer délivrés par des pays tiers, pour des services exécutés à bord de bateaux battant pavillon de l'Etat membre concerné, que si un nombre important de conditions sont remplies décrites dans cette l'annexe.