Procedure file

Informations de base

SYN - Procédure de coopération (historique)	1993/0517(SYN)	Procédure terminée

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

Modification 1996/0240(SYN)
Abrogation 2000/0131(COD)

Sujet
3.20.03.01 Sécurité maritime
3.20.10 Entreprises et personnel de transport
3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial
4.40.15 Enseignement et formation professionnelle

Acteurs principaux

	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
Parlement européen	TRAN Transports et tourisme		26/07/1994
		PPE SARLIS Pavlos	

	Formation du Conseil	Réunion	Date
Conseil de l'Union européenne	Transports, télécommunications et énergie	1803	22/11/1994
	Affaires économiques et financières ECOFIN	1782	19/09/1994
	Transports, télécommunications et énergie	1768	13/06/1994

Evénements clés

26/05/1993	Publication de la proposition législative	COM(1993)0217	Résumé
12/07/1993	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
16/02/1994	Vote en commission		Résumé
16/02/1994	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A3-0083/1994	
08/03/1994	Débat en plénière		Résumé
09/03/1994	Décision du Parlement	T3-0141/1994	Résumé
21/04/1994	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1994)0124	Résumé
19/09/1994	Publication de la position du Conseil	08195/1994	Résumé
28/09/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
25/10/1994	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé

25/10/1994	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0042/1994	
15/11/1994	Débat en plénière		
16/11/1994	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0108/1994	Résumé
22/11/1994	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
22/11/1994	Fin de la procédure au Parlement		
12/12/1994	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1993/0517(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Législation
	Modification 1996/0240(SYN) Abrogation 2000/0131(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 084-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/05960

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1993)0217 JO C 212 05.08.1993, p. 0001	26/05/1993	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES1159/1993 JO C 034 02.02.1994, p. 0010	24/11/1993	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A3-0083/1994 JO C 077 14.03.1994, p. 0002	16/02/1994	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T3-0141/1994 JO C 091 28.03.1994, p. 0042-0109	09/03/1994	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1994)0124 JO C 144 27.05.1994, p. 0003	21/04/1994	EC	Résumé
Position du Conseil		08195/1994 JO C 301 27.10.1994, p. 0041	19/09/1994	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1994)1494	26/09/1994	EC	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0042/1994 JO C 341 05.12.1994, p. 0005	25/10/1994	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0108/1994 JO C 341 05.12.1994, p. 0063-0069	16/11/1994	EP	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 1994/58
JO L 319 12.12.1994, p. 0028 Résumé

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

Cette proposition de directive vise à harmoniser le niveau minimal de formation des professions maritimes (capitaines, officiers, matelots, mécaniciens, personnes chargées de l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage): s'inspirant des dispositions internationales en la matière (ex: convention STCW de l'OMI), elle incorpore en plus à cette formation une dimension linguistique, pour les professions au contact des passagers, et celles oeuvrant sur les navires transportant des produits dangereux ou polluants. A partir de 1995, tous les Etats membres devront délivrer un brevet aux gens de mer, conforme aux dispositions prévues. Par ailleurs, des accords entre la Communauté et les pays tiers devront garantir la mise sur pied d'égalité de tous les équipages, communautaires ou non, travaillant dans la Communauté.?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

La proposition de directive définit le niveau minimal de formation pour les gens de mer et inclut une formation linguistique pour ceux d'entre eux qui travaillent à bord de navires à passagers et de navires transportant des produits dangereux ou polluants. Le Comité souligne l'importance de normes internationales valables, appliquées d'une manière uniforme et vérifiables pour la formation des gens de mer. Il accueille donc favorablement les objectifs et les grandes lignes de la proposition de la Commission. Toutefois, le Comité est préoccupée par un certain nombre de points contenus dans la proposition, en particulier le rapport entre la directive proposée et la convention sur les normes de formation de gens de mer, de délivrance de brevets et de veille (STCW) de l'OMI (1978). Une révision de cette convention est actuellement en cours, et les modifications entreront en vigueur à partir de 1995. Dès lors que l'objectif de la réglementation de la Commission est d'imposer les mêmes exigences que l'OMI en matière de formation, le Comité craint que l'ensemble des changements qu'il est prévu d'apporter à la Convention STCW, en particulier en ce qui concerne la mise en oeuvre de la convention, ne pourront être pris en compte que moyennant une révision complète de la directive proposée. Un certain nombre de navires entreront dans les ports de la Communauté en battant pavillon d'Etats tiers, avec des équipages provenant d'un ou de plusieurs Etats tiers qui n'ont pas ratifié la Convention STCW et n'ont pas conclu d'accord avec la Communauté. Le Comité souhaite mettre l'accent sur le fait que l'inspection de ces navires devrait couvrir non seulement les certificats nécessaires, mais aussi inclure des tests opérationnels. L'avis a été adopté à l'unanimité.?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

La commission des transports et du tourisme a adopt? le rapport de M. SARLIS (Gr., PPE) sur la proposition de la Commission europ?enne. Mais, estimant que le texte du rapporteur donnerait lieu ? une r?gionalisation, une majorit? de la commission a rejet? la plupart de ses amendements. La majorit? des membres de la commission a obtenu le soutien du repr?sentant de la Commission europ?enne, qui leur a indiqu? que l'adoption des amendements de M. Sarlis nuirait gravement ? la directive. N?anmoins, la commission des transports et du tourisme et la Commission europ?enne sont tomb?es d'accord sur un point: il faut am?liorer la formation des bateliers dans la Communaut?. M. VAN DER WAAL (NL, n.i.) a d?clar?: "Je suis contre les amendements de M. Sarlis, parce qu'ils supposent des conditions moins s?v?res pour les bateliers de la Communaut? et des conditions mod?r?es pour les bateliers des pays non membres de la Communaut?. Cela ne nous m?ne nulle part". Et la commission a soulign? que, sur un navire communautaire, l'?quipage devrait avoir au moins une langue en commun. Le repr?sentant de la Commission europ?enne a fait savoir aux membres de la commission des transports et du tourisme que la Commission europ?enne est contre une directive entra?nant la r?gionalisation. Les circonstances dans le Sud de la Communaut? peuvent ne pas diff?rer de celles des ?tats membres du Nord. L'Union europ?enne devrait accepter les conditions de l'OMI. Il a signal? par ailleurs que 80 % des accidents en mer sont dus ? une d?faillance humaine. ?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

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.

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. SARLIS sur le niveau minimal de formation dans les professions maritimes.?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

La Commission a pris en compte les amendements du Parlement visant: -à améliorer le texte, pour mieux prendre en compte la convention de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), et la résolution de l'OMI A 778(18) sur les prescriptions minimales de formation du personnel nommé pour assister les passagers en situation critique à bord des navires à passagers; -à faire référence à la formation et aux certificats de pays tiers et prévoir les critères communs à appliquer dans l'Union Européenne pour la reconnaissance de ces certificats; -à renforcer les dispositions sur le contrôle par l'Etat du port des qualifications des marins.?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

La position commune du Conseil reprend en substance les amendements du Parlement européen. Le Conseil a également approuvé une partie de l'avis du Parlement concernant la suppression des annexes de la directive de toutes les règles relatives à la veille. En outre, le Conseil a introduit de nouvelles dispositions dans la proposition de directive: - remplacement de l'expression "professions maritimes" par l'expression "gens de mer"; - ajout d'une référence à la question de l'utilisation d'une langue commune; - référence explicite à la convention STWC figurant à l'annexe de la directive; - suppression des articles faisant référence aux directives 92/29/CEE et 89/391/CEE; - clarification des obligations des Etats membres en matière de formation et de délivrance des brevets; - référence aux directives 89/48/CEE et 92/51/CEE afin de résoudre le problème de la reconnaissance des brevets délivrés par les Etats membres, indépendamment de la nationalité du titulaire; - procédure détaillée pour la reconnaissance des brevets délivrés dans l'Union par des pays tiers; - procédure à suivre pour adapter la directive aux modifications qui pourraient être apportées aux codes internationaux applicables. ?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

En adoptant hier le projet de recommandation pour la deuxième lecture en ce qui concerne la position commune sur la proposition de directive du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (94/0157SYN), la commission a invité la Commission européenne à étudier dans quelle mesure les ressources attribuées aux fonds ou aux initiatives en place, l'initiative YOUTH START de la Commission y compris, pourraient être utilisées pour développer les programmes de formation et promouvoir la création d'emplois pour les gens de mer. Le taux de chômage élevé chez les jeunes dans les États membres de l'UE et la nécessité d'accroître la proportion de citoyens de l'UE parmi les équipages des navires européens font qu'il est absolument essentiel d'adopter un programme d'action dans les plus brefs délais pour informer et familiariser les jeunes Européens avec le secteur maritime, pour prendre en charge le coût de la formation et pour garantir dès le départ qu'ils trouveront un emploi à l'issue de leur formation. Le nombre de marins dans les États membres chute à un rythme alarmant. Si on ne prend pas de mesures spécifiques au niveau de l'UE pour corriger cette tendance, cette profession est destinée à disparaître, a fait remarquer le rapporteur à la commission. Dans l'intervalle, 8 États membres ont accueilli favorablement les suggestions du rapporteur tandis que les 4 autres sont toujours penchés sur la question. ?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

Le Parlement européen a approuvé, sans amendements, la position commune du Conseil.?

Sécurité maritime: gens de mer, niveau minimal de formation

-Objectif : harmoniser le niveau minimal de formation des "gens de mer" (capitaines, officiers, officiers de pont, seconds, mécaniciens, opérateurs radio-électriciens, matelots et canotiers). -Mesure communautaire: Directive 94/58/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer. -Contenu : Cette directive prévoit les éléments suivants : .les capitaines, officiers, matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle ou dans la salle des machines et les canotiers servant à bord d'un navire doivent recevoir une formation conforme aux prescriptions de la Convention STCW (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) de l'OMI et doivent être titulaires d'un brevet ; .la formation des gens de mer est dispensée de telle sorte qu'elle permette d'acquérir les éléments théoriques et pratiques prévus à l'annexe de la directive (en particulier l'utilisation d'équipements de sauvetage et de lutte contre l'incendie) et incorpore une dimension linguistique, pour les professions au contact des passagers et celles oeuvrant sur les navires transportant des produits dangereux ou polluants ; .les Etats membres doivent désigner les instances habilitées à dispenser la formation et à délivrer les brevets ; .un dispositif détaillé est prévu pour la reconnaissance mutuelle des brevets entre Etats membres (y compris pour les ressortissants non communautaires détenteurs de ces brevets) ; .dans certaines circonstances d'extrême nécessité, une dispense de brevet

peut être accordée afin de permettre à un marin de servir à bord pendant une période ne dépassant pas 6 mois. Cette dispense ne peut être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien ou d'opérateur radio (sauf cas de force majeure) et ne doit être accordée qu'à une personne possédant un brevet pour un poste directement inférieur ; .les Etats membres doivent prendre des mesures pour garantir que les navires des pays tiers non détenteurs de brevets communautaires ou d'un brevet conforme à la Convention STCW soient soumis, en priorité, à des contrôles d'aptitude ; .une procédure est prévue pour adapter la directive aux éventuelles modifications qui pourraient être apportées aux codes internationaux applicables. -Date de transposition de la directive dans les Etats membres : 31.12.1995.?