

La Commission peut-elle indiquer l'origine de ces disparités (à l'exclusion de la Grande-Bretagne)? À quelle date mettra-t-elle ses fichiers à jour? Quel sera le chiffre finalement retenu, et pour quelle raison?

(¹) JO C 170 E du 20.6.2000, p. 34.

Réponse donnée par M. Fischler au nom de la Commission

(20 janvier 2000)

La Commission s'est basée sur les informations fournies et vérifiées par les États membres concernés quant au nombre de navires ayant utilisé des filets dérivants en 1995, 1996 et 1997. À cet égard, elle a constaté des disparités entre les chiffres précédemment communiqués par ces mêmes États membres et les observations de navires constatées par les inspecteurs lors des campagnes d'inspection et de surveillance effectuées depuis 1995.

Avant 1998, la législation communautaire ne prévoyait pas d'obligation de transmettre de listes de navires ayant utilisé des filets dérivants ni d'obligation d'autoriser les navires à utiliser de tels filets; en effet, l'accès à la pêche au filet maillant dérivant était libre. Il s'avère qu'un certain nombre de navires avaient entamé la pêche au thon de façon opportune et abandonné parfois même après quelques marées tandis que les chiffres inclus dans les rapports annuels sur l'application de la législation communautaire relative à l'emploi des filets dérivants dans l'Atlantique du Nord Est et en Méditerranée, portaient sur des navires connus.

Comme indiqué dans sa réponse aux questions P-1537/99 et E-1561/99 (¹) de l'Honorable Parlementaire, la Commission souligne que ses inspecteurs vérifieront les données fournies par les États membres pour la période 1995-1997 dans le cadre des vérifications effectuées au titre de l'article 29 du règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche (²).

(¹) JO C 170 E du 20.6.2000, p. 34.

(²) JO L 261 du 20.10.1993.

(2000/C 280 E/059)

QUESTION ÉCRITE E-2513/99

posée par Rosa Miguélez Ramos (PSE) à la Commission

(22 décembre 1999)

Objet: Équipages composés de ressortissants de pays tiers à bord de navires communautaires

Depuis le début de l'année, des armateurs européens de la marine marchande et de la marine de pêche, poussés par le désir de diminuer leurs charges, profitent de la libéralisation du cabotage pour essayer de remplacer leurs équipages par une main-d'œuvre bon marché composée de ressortissants de pays tiers. Selon les syndicats des secteurs concernés, les armateurs en question facilitent l'entrée de ces travailleurs sur le marché communautaire dans le seul but de promouvoir les emplois précaires à des conditions moins strictes que celles qu'impose ledit marché.

Que pense la Commission de cette attitude qui suppose, sur le plan social, un retour en arrière pour les travailleurs communautaires?

Quelles mesures prend-elle ou va-t-elle prendre pour mettre fin à ce dumping social?

Réponse donnée par M^{me} de Palacio au nom de la Commission

(14 février 2000)

La Commission est très concernée par le déclin de l'emploi de marins communautaires au profit de marins d'États tiers à des conditions non-communautaires tant dans le secteur du cabotage maritime que dans le secteur du transport entre États membres. Il n'existe pas d'harmonisation au niveau communautaire du droit des États membres d'employer de marins d'États tiers.

La législation nationale de la plupart des États membres autorise l'emploi de marins d'États tiers à des conditions applicables dans leur État d'origine pour des services internationaux et dans une mesure moindre pour les services de cabotage. Une minorité d'États membres n'autorisent dans ces cas que l'emploi de marins ressortissants communautaires ou bien, de marins payés au même niveau que leurs propres ressortissants. Le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ⁽¹⁾ autorise l'état d'accueil à imposer ses règles quant à la nationalité des marins, le salaire minimum, les conditions de travail et la sécurité sociale. Ce mécanisme permet notamment aux États membres qui interdisent l'emploi de marins non-communautaires de mettre sur un pied d'égalité tous les opérateurs concurrents dans le secteur très sensible du cabotage avec les îles.

En ce qui concerne le transport entre États membres, la Commission a adopté le 29 avril 1998 une proposition de directive du Conseil relative aux conditions requises en ce qui concerne les équipages des navires assurant les services réguliers de transport de passager et de transport par transbordeur entre les États membres ⁽²⁾. Cette proposition définit au plan communautaire un niveau minimum de conditions de travail incluant le salaire qui s'applique aux marins d'États tiers. Elle a pour objectif de mettre les opérateurs sur un pied d'égalité en éliminant le dumping social dans ce secteur à forte intensité de main d'œuvre.

La Commission a en outre adopté une proposition de modification du règlement (CEE) n° 3577/92 sur le cabotage maritime ⁽²⁾. Cette proposition permet notamment à l'état d'accueil d'imposer ses règles concernant la proposition requise de ressortissants communautaires dans l'équipage pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur. Cette proposition devrait permettre d'exclure l'embauche de marins d'États tiers à des conditions non-communautaires dans ce secteur.

Enfin, la Commission présentera en 2000 une communication sur les questions d'emploi et de formation des gens de mer. Un des objectifs sera de promouvoir le recours à des équipage d'origine communautaire.

⁽¹⁾ JO L 364 du 12.12.1992.

⁽²⁾ JO C 213 du 9.7.1998.

(2000/C 280 E/060)

QUESTION ÉCRITE E-2515/99

posée par Mikko Pesälä (ELDR) à la Commission

(22 décembre 1999)

Objet: Prise en compte des projets d'usines de transformation dans la proposition sur le lin

La proposition élaborée par la Commission en vue d'établir un nouveau règlement de l'Union européenne sur le lin textile pose problème à la Finlande, du fait que la production de lin textile y est présentée comme une activité pouvant être contingentée sur la base des précédentes superficies cultivées qui, pour le lin en fibres, sont assez réduites.

En Finlande, la culture du lin textile en est encore à ses débuts, ce qui explique l'exiguïté de la superficie cultivée au cours de ces dernières années: seulement un millier d'hectares par an. À l'heure actuelle, l'agriculture finlandaise est en pleine restructuration, et les exploitations agricoles sont amenées à modifier leur orientation de production et à chercher de nouveaux modes de production rentables. Le lin textile apparaît comme une solution prometteuse, celui-ci étant une plante bien adaptée aux conditions de la Finlande et les rendements à l'hectare y égalant ceux des zones agricoles les plus fertiles de l'Union européenne. On s'attend donc, à l'avenir, à un essor considérable de la culture du lin textile. Le contingentement serait donc, actuellement, la pire chose qui puisse arriver aux producteurs finlandais de lin, d'autant plus qu'au moins trois nouvelles usines de transformation du lin textile sont en construction en Finlande. Ensemble, ces usines doivent pouvoir compter sur au moins 12 000 à 12 500 hectares de lin pour satisfaire leurs besoins en matières premières. Si le nouveau règlement de la Commission sur le lin était appliqué sous sa forme actuelle, il supprimerait toute possibilité d'extension des cultures finlandaises, auquel cas le fonctionnement des nouvelles usines dépendrait de matières premières importées. Par conséquent, il n'existerait plus de conditions réalistes pour poursuivre le développement de l'industrie finlandaise du lin.

Par ailleurs, la proposition en question dispose qu'un matériau fibreux ne doit contenir que 5% de chènevottes, ce qui est trop restrictif pour la production finlandaise de matériaux isolants. La proposition