Parlement européen
2019-2024

Commission de la pêche

2023/0172(COD)

19.9.2023

PROJET D'AVIS

de la commission de la pêche

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon (COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Rapporteure pour avis: Ana Miranda

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La proposition actuelle s'inscrit dans un train de mesures plus vaste destiné à renforcer la sécurité maritime. Bien que d'autres éléments du train de mesures prévoient des modifications spécifiques du secteur de la pêche, la directive concernant les obligations des États du pavillon revêt, de manière tout aussi évidente, une importance cruciale pour les communautés de pêcheurs; les pavillons de complaisance, par exemple, posent des problèmes majeurs en matière de sécurité, de conditions de travail, de traçabilité des produits de la pêche et de conditions de concurrence équitables.

Le train de mesures sur la sécurité maritime de 2009 a consisté essentiellement à apporter une réponse aux multiples catastrophes maritimes, dont l'une des plus marquantes a été le naufrage du *Prestige* survenu au large des côtes de Galice en 2002. Cette catastrophe sans précédent a eu un effet dévastateur sur la vie marine, sur les oiseaux et sur l'environnement en général. Elle a eu également des répercussions graves sur tous les acteurs de la pêche, en particulier ceux qui pratiquent la pêche côtière et la pêche artisanale et ceux qui travaillent dans le secteur conchylicole.

En outre, la catastrophe a mis au jour des lacunes majeures dans la réaction du gouvernement espagnol – mises en avant dans la résolution adoptée par le Parlement à la suite de cet événement dramatique[1] – ainsi que des disparités en matière de sécurité maritime dans l'ensemble de l'Union. À l'époque, le Parlement avait exprimé de vives inquiétudes au sujet des pavillons de complaisance. La directive de 2009 concernant les obligations des États du pavillon avait permis, dans une certaine mesure, d'y remédier.

La Commission estime que, de manière générale, la directive de 2009 a été transposée correctement par les États membres et qu'elle a créé des conditions de concurrence plus équitables dans le secteur du transport maritime. Cependant, elle n'est plus complètement à jour, compte tenu de l'évolution de la situation au niveau de l'OMI, et des incohérences subsistent en ce qui concerne les inspections et la surveillance.

La proposition de la Commission vise donc à actualiser la directive afin de la mettre davantage en conformité avec les normes de l'OMI, d'harmoniser les inspections et la surveillance, de promouvoir des solutions numériques et d'améliorer la coopération entre les autorités des États membres. La proposition vise également à améliorer la formation des États du pavillon.

Votre rapporteure soutient pleinement l'objectif de la Commission qui souhaite mettre à jour le régime législatif actuel et veiller à ce qu'il reste pleinement aligné sur les normes internationales. Elle se félicite également des initiatives entreprises pour adopter pleinement les technologies numériques.

Toutefois, elle met également l'accent sur les résolutions récentes dans lesquelles le Parlement a continué de faire part de ses inquiétudes en ce qui concerne le changement de pavillon et les pavillons de complaisance[2]. Cette question continue de poser un problème majeur pour l'environnement et, sous l'angle de la pêche, pour ceux dont les moyens de subsistance sont

[1] P5_TA(2004)0350
[2] Par exemple, la résolution P9_TA (2022) 0356 et la proposition FuelEU Maritime, en première lecture.

tributaires de cet environnement. Ces approches sont adoptées par la société civile au sens large, par exemple en Galice, où la plateforme «Nunca Máis» continue de faire campagne à la suite du naufrage du *Prestige* pour que le transport par navire dans les eaux de l'Union respecte les normes de l'OMI.

L'Europe abrite certaines des voies maritimes internationales parmi les plus fréquentées au monde et le problème des navires qui utilisent des pavillons de complaisance et qui traversent des zones marines sensibles telles que le corridor de Fisterra n'est pas résolu.

Les besoins diffèrent selon des eaux aussi variées que la Baltique, la Méditerranée ou la côte atlantique. Toutes ces zones soutiennent toutefois des communautés qui dépendent d'un milieu marin propre et qui sont toutes tributaires d'un régime de sécurité maritime fonctionnant correctement. La proposition actuelle devrait s'inscrire dans le cadre des efforts déployés actuellement pour améliorer l'action de l'Union visant à protéger notre milieu marin vital, ainsi que l'économie, la sécurité alimentaire et les communautés dépendantes de la pêche, de l'aquaculture et de la conchyliculture.

Enfin, votre rapporteure déplore la procédure tronquée à laquelle s'est heurtée la commission de la pêche. La commission aurait dû disposer d'une complète latitude pour se pencher, dans un délai raisonnable, sur un train de mesures qui revêt une telle importance pour le secteur de la pêche.

AMENDEMENTS

La commission de la pêche invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) Il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de l'Union et celle des citoyens qui l'utilisent, ainsi que la protection de l'environnement.	(1) Il convient d'assurer à tout moment la sécurité de la navigation de l'Union et celle des citoyens qui l'utilisent, ainsi que la protection de l'environnement. ***Il convient également de garder à l'esprit à tout moment que d'innombrables emplois et les communautés côtières sont tributaires de la protection de l'environnement qui sera assurée.***

Or. en

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) En vertu des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et des conventions dont l'OMI est dépositaire, il appartient aux États parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière que, du point de vue de la sauvegarde de la vie en mer et de la protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés.	(2) En vertu des dispositions de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (UNCLOS) et des conventions dont l'OMI est dépositaire, il appartient aux États parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures nécessaires pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière que, du point de vue de la sauvegarde de la vie en mer, de la protection du milieu marin ***et de ceux dont les moyens de subsistance dépendent de ce milieu***, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés.

Or. en

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Les administrations maritimes des États membres doivent pouvoir disposer, pour mettre en œuvre leurs obligations en tant qu'État du pavillon, de ressources suffisantes, y compris la capacité de prise de décision technique, proportionnées à la taille et au type de leur flotte et basées sur les prescriptions de l'OMI. Afin d'améliorer la performance qualitative globale des navires battant pavillon d'un État membre, il est également nécessaire d'harmoniser la surveillance stricte et approfondie, y compris en matière d'élaboration des règles et de revue de la conception, des organismes agréés exécutant les obligations de l'État du pavillon pour le compte des États	(7) Les administrations maritimes des États membres doivent pouvoir disposer, pour mettre en œuvre leurs obligations en tant qu'État du pavillon, de ressources suffisantes, y compris la capacité de prise de décision technique, proportionnées à la taille et au type de leur flotte et basées sur les prescriptions de l'OMI. ***Il convient de tenir pleinement compte des administrations aux niveaux infranationaux ayant des compétences dans le secteur de la pêche, conformément à l'ordre juridique de chaque État membre.*** Afin d'améliorer la performance qualitative globale des navires battant pavillon d'un État membre, il est également nécessaire d'harmoniser la

membres.	surveillance stricte et approfondie, y compris en matière d'élaboration des règles et de revue de la conception, des organismes agréés exécutant les obligations de l'État du pavillon pour le compte des États membres.

Or. en