Parlement européen
2019-2024

Commission de la pêche

2023/0172(COD)

29.11.2023

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] La résolution P9_TA (2022) 0356, par exemple, 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 ***du secteur maritime*** de l'Union***, des gens de mer et*** des citoyens qui l'utilisent, ***tout en veillant au bien-être des passagers et des équipages,*** ainsi que la protection de l'environnement. ***En outre, il convient à tout moment de garder à l'esprit qu'un grand nombre d'emplois et les communautés côtières sont tributaires de la protection de l'environnement qui sera assurée.***

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 bis) Il convient de veiller au bien-être des travailleurs du secteur maritime en garantissant des conditions de travail équitables et une protection adéquate des gens de mer.

Justification

La directive insiste à juste titre sur la sécurité du secteur de la navigation de l'Union et sur la protection de l'environnement. Cependant, il pourrait être bénéfique de reconnaître de manière plus explicite l'importance de conditions de travail équitables ainsi que du bien-être des gens de mer, qui sont des aspects essentiels des opérations maritimes.

Amendement 3

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.

Amendement 4

Proposition de directive

Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(2 bis) Les situations d'insécurité en mer sont susceptibles d'entraîner des accidents et des catastrophes maritimes qui peuvent avoir des conséquences sans précédent sur les écosystèmes marins (vulnérables). Les mers et les océans jouent un rôle essentiel dans la régulation du climat de la planète et constituent un énorme puits de carbone, et il est donc essentiel de protéger ces écosystèmes.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Au niveau international, la fonction d'enquête sur les accidents de mer relève de la responsabilité de l'État du pavillon, ***tandis qu'au*** niveau de l'Union, ***elle*** est rendue indépendante et réglementée par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil[29]. La présente directive ne devrait pas avoir d'incidence sur la directive 2009/18/CE.	(5) Au niveau international, la fonction d'enquête sur les accidents de mer relève de la responsabilité de l'État du pavillon***; dans ces conditions, il importe tout particulièrement de veiller à ce que les enquêtes sur les accidents érigent la responsabilité et la formation en priorités afin de prévenir les accidents futurs. En revanche, au*** niveau de l'Union, ***cette fonction*** est rendue indépendante et réglementée par la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil[29]. La présente directive ne devrait pas avoir d'incidence sur la directive 2009/18/CE.
[29] Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).	[29] Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

Justification

La directive maintient l'indépendance des enquêtes sur les accidents maritimes, ce qui est essentiel. Néanmoins, elle devrait également insister sur les aspects importants que sont, dans ces enquêtes, l'établissement de rapports approfondis, la transparence et l'obligation de rendre des comptes, afin de veiller à ce que les enseignements qui en sont tirés soient traduits dans la pratique pour prévenir des accidents à l'avenir.

Amendement 6

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 membres.	(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 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.

Amendement 7

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*

(8) Il convient d'établir ***les*** critères minimaux et ***les*** objectifs d'inspection liés à ces ressources sur la base de l'expérience pratique des États membres, y compris le recours à des inspecteurs non exclusivement employés par une autorité compétente, au moyen de mesures d'exécution.	(8) Il convient d'établir ***des*** critères minimaux et ***des*** objectifs d'inspection liés à ces ressources sur la base de l'expérience ***de la*** pratique ***et de l'observation*** des États membres, y compris le recours à des inspecteurs non exclusivement employés par une autorité compétente, au moyen de mesures d'exécution.

Justification

Si l'expérience théorique n'est pas forcément la plus utile pour les inspections, l'expérience d'observation peut grandement profiter aux États membres dans l'application d'un scénario le plus favorable, sur le fondement de la procédure suivie dans d'autres pays, en leur fournissant des informations pratiques, des possibilités d'apprentissage et une base pour une prise de décision éclairée.

Amendement 8

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Le régime commun de renforcement des capacités (après obtention de la qualification au niveau national) auxquels seront soumis les inspecteurs et experts de l'État du pavillon devrait garantir l'égalité de traitement entre toutes les administrations maritimes et contribuer à améliorer la performance qualitative des navires battant pavillon d'un État membre.	(9) Le régime commun de renforcement des capacités (après obtention de la qualification au niveau national) auxquels seront soumis les inspecteurs et experts de l'État du pavillon devrait garantir l'égalité de traitement entre toutes les administrations maritimes et contribuer à améliorer la performance qualitative des navires battant pavillon d'un État membre. ***Il convient d'assurer la formation continue et le perfectionnement professionnel des gens de mer afin de leur permettre de se tenir au fait de l'évolution des normes en matière de sécurité et d'environnement.***

Justification

Le programme de renforcement des capacités des inspecteurs de l'État du pavillon constitue une étape positive. Pour aller plus loin, il conviendrait de mettre l'accent sur le développement professionnel continu et les possibilités de formation afin que ces professionnels restent bien outillés pour s'adapter à l'évolution des normes en matière de sécurité et d'environnement.

Amendement 9

Proposition de directive
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) La création et le développement d'une base de données fournissant des informations essentielles, sous forme électronique, sur les navires battant pavillon d'un État membre devraient contribuer à renforcer l'échange d'informations, à améliorer encore ***la transparence des performances d'une*** flotte de ***haute qualité*** et à permettre un meilleur suivi des obligations incombant à l'État du pavillon afin de garantir l'égalité de traitement entre toutes les administrations maritimes.	(11) La création et le développement d'une base de données fournissant des informations essentielles, sous forme électronique, sur les navires battant pavillon d'un État membre devraient contribuer à renforcer l'échange d'informations, à améliorer encore ***les conditions de travail et les salaires de la*** flotte ***afin*** de ***promouvoir des modalités d'emploi équitables*** et à permettre un meilleur suivi des obligations incombant à l'État du pavillon afin de garantir l'égalité de traitement entre toutes les administrations maritimes.

Amendement 10

Proposition de directive
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Il convient de garantir la transparence des opérations maritimes et l'obligation faite aux propriétaires de navires de rendre des comptes pour toute violation de la réglementation en matière de sécurité ou d'environnement.

Justification

Il est essentiel, à des fins de suivi, de garantir que les autorités compétentes ont accès aux informations. En outre, des dispositions pourraient être prises pour protéger les lanceurs d'alerte qui signalent des violations de la sécurité ou des atteintes à l'environnement; cela contribuerait à une culture de la transparence et de la responsabilité.

Amendement 11

Proposition de directive
Considérant 12 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 ter) Les autorités compétentes devraient mettre en place des mécanismes permettant aux lanceurs d'alerte de signaler des violations de la sécurité et des atteintes à l'environnement sans craindre de représailles.

Justification

La directive devrait également prévoir des mécanismes clairs permettant aux travailleurs de faire part de leurs préoccupations en matière de sécurité et d'environnement, ce qui favoriserait une stratégie proactive en faveur de la sécurité.

Amendement 12

Proposition de directive
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Afin d'examiner les questions relatives à l'État du pavillon, y compris les questions techniques, et de faciliter l'échange d'expertise et d'informations, il convient de mettre en place un groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon, composé des autorités nationales des États membres, d'experts de l'État du pavillon et d'inspecteurs, ainsi que, le cas échéant, d'experts du secteur privé.	(17) Afin d'examiner les questions relatives à l'État du pavillon, y compris les questions techniques, et de faciliter l'échange d'expertise et d'informations, il convient de mettre en place un groupe à haut niveau sur les questions relatives à l'État du pavillon, composé des autorités nationales des États membres, d'experts de l'État du pavillon et d'inspecteurs, ainsi que, le cas échéant, d'experts du secteur privé ***et de représentants des travailleurs maritimes***.

Justification

La mise en place d'un groupe de haut niveau pour les questions relatives à l'État du pavillon est une évolution positive. Néanmoins, ce groupe pourrait être renforcé par l'inclusion en son sein d'une représentation des travailleurs et de leurs représentants, ce qui garantirait une approche globale de la gouvernance maritime.

Amendement 13

Proposition de directive
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) Il convient de mettre en place un outil électronique de communication d'informations afin d'améliorer encore la cohérence de la collecte de statistiques et de données et informations maritimes pertinentes auprès des États membres.	(18) Il convient de mettre en place un outil électronique de communication d'informations afin d'améliorer encore la cohérence de la collecte de statistiques et de données et informations maritimes pertinentes auprès des États membres***, en tenant compte des obligations de déclaration déjà prévues par d'autres actes de l'Union tels que le règlement (CE) nº 1224/2009***.

Amendement 14

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 2
Directive 2009/21/CE
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné veille à ce que le navire en question satisfasse aux règles et aux réglementations internationales applicables. En particulier, il vérifie les antécédents du navire en matière de sécurité au moyen des rapports d'inspection et des certificats figurant dans la base de données visée à l'article 6 bis. Il consulte, si nécessaire, l'État du pavillon précédent afin ***d'établir si des anomalies*** ou ***des problèmes*** de sécurité ***relevés par celui-ci doivent encore être réglés***.	1. Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné veille à ce que le navire en question satisfasse aux règles et aux réglementations internationales applicables***, notamment en ce qui concerne les conditions de travail des gens de mer et la protection de l'environnement***. En particulier, il vérifie les antécédents du navire en matière de sécurité au moyen des rapports d'inspection et des certificats figurant dans la base de données visée à l'article 6 bis. Il consulte, si nécessaire, l'État du pavillon précédent afin ***de remédier à toute anomalie*** ou ***à tout problème*** de sécurité ***devant encore être réglé. Cette collaboration vise à garantir que toute anomalie ou tout problème de sécurité en suspens est entièrement résolu avant la mise en exploitation du navire***.

Amendement 15

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE
Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) interdire aux navires d'appareiller avant de pouvoir prendre la mer en respectant les règles et normes internationales;	a) interdire aux navires d'appareiller avant de pouvoir prendre la mer en respectant les règles et normes internationales; ***y compris la réalisation régulière d'exercices de sécurité afin de garantir que l'équipage est prêt à faire face aux situations d'urgence et l'application des règles relatives aux heures de repos de l'équipage afin de prévenir les accidents liés à la fatigue;***

Amendement 16

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE
Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) veiller à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon aient été inspectés conformément aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC) ***et***	b) veiller à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon aient été inspectés conformément aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC)***. Il s'agit notamment de réaliser des audits environnementaux destinés à évaluer le respect de la réglementation relative aux émissions, à la gestion des eaux de ballast et à d'autres préoccupations environnementales, allant au-delà des inspections de sécurité standard;***

Amendement 17

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE

Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) promouvoir une culture de la sécurité à bord en encourageant le signalement des quasi-accidents et des conditions dangereuses, ainsi que l'amélioration permanente des pratiques en matière de sécurité;

Amendement 18

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE
Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b ter) collaborer avec d'autres États du pavillon et organismes internationaux pour mener des inspections conjointes, partager des informations et harmoniser les efforts visant à faire respecter de manière effective les règles et les normes internationales;

Amendement 19

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE
Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) procéder aux inspections supplémentaires de l'État du pavillon pour vérifier que l'état réel du navire ***est conforme*** aux certificats qui lui ont été délivrés.	c) procéder aux inspections supplémentaires de l'État du pavillon pour vérifier que l'état réel du navire ***et les conditions de travail sont conformes*** aux certificats qui lui ont été délivrés. ***Ces inspections devraient également porter sur la formation et le bien-être de l'équipage, en veillant à ce que ses membres reçoivent une formation adéquate aux procédures en matière de***

sécurité et d'environnement, et à ce que leurs droits et leur bien-être soient protégés conformément à la convention du travail maritime de 2006 (CTM 2006);

Amendement 20

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE
Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) utiliser des technologies de surveillance avancées, telles que le repérage par satellite et les capteurs à distance, pour suivre les activités d'un navire et le respect de la réglementation en temps réel;

Amendement 21

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3
Directive 2009/21/CE
Article 4 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c ter) exiger des navires qu'ils présentent régulièrement des rapports sur la sécurité et le respect de l'environnement, et permettre aux autorités compétentes d'accéder à ces rapports pour examen, renforçant ainsi la transparence et la notification.

Amendement 22

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) informations relatives aux performances environnementales du navire, telles que les données relatives aux émissions (par exemple, les émissions de gaz à effet de serre ou d'oxyde de soufre) et les données sur la gestion des eaux de ballast et d'autres substances potentiellement polluantes;

Amendement 23

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g ter) informations détaillées sur l'équipage du navire, notamment ses qualifications, certifications et heures de repos, afin de garantir le respect des règles en matière de travail et de sécurité;

Amendement 24

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g quater) signalement de tout accident, incident ou quasi-accident, ainsi que les mesures prises pour y remédier, afin de contribuer à une culture proactive de la sécurité;

Amendement 25

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE

Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g quinquies) informations sur le type, la quantité et la manutention de la cargaison, en particulier pour les navires transportant des matières ou marchandises dangereuses, afin d'évaluer le respect des règles en matière de transport et de sécurité;

Amendement 26

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g sexies) données relatives au système de gestion de la sécurité des navires, notamment les comptes rendus des réunions de sécurité, les évaluations des dangers et les mesures correctives prises;

Amendement 27

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g septies) données sur les mesures de sécurité et le respect des conventions et codes internationaux en matière de sûreté maritime, particulièrement pertinents dans le contexte actuel soucieux de la sécurité;

Amendement 28

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g octies) informations sur les améliorations technologiques, la maintenance des équipements et les modifications liées à la sécurité apportées au navire;

Amendement 29

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g nonies) documents relatifs au bien-être et aux conditions de vie des gens de mer, y compris les plaintes ou les préoccupations de l'équipage;

Amendement 30

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5
Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g decies) capacité des États membres à vérifier l'authenticité et la validité des certificats et des documents présentés par le navire, dans le but de lutter contre la fraude et de veiller à la conformité;

Amendement 31

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 2009/21/CE
Article 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g undecies) établissement de rapports sur les pratiques en matière de durabilité, telles que la consommation de carburant, les mesures d'efficacité énergétique et les efforts de réduction des incidences sur l'environnement, en s'alignant sur les objectifs mondiaux en matière de durabilité.

Amendement 32

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j bis) élaborer des recommandations et des lignes directrices pour les inspections et procédures de l'État du pavillon, qui accordent la priorité à la protection des droits des travailleurs et à la sécurité sur les navires, notamment avec la participation des représentants des travailleurs aux inspections de sécurité;

Amendement 33

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j ter) formuler des recommandations, en ce qui concerne les inspections et les procédures de l'État du pavillon, qui mettent l'accent sur le respect de l'environnement, de sorte à veiller à ce que les navires respectent les

réglementations et lignes directrices internationales dans ce domaine;

Amendement 34

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j quater) contribuer à l'élaboration de mesures visant à promouvoir la responsabilité sociale et le respect des normes du travail sur les navires, notamment le suivi et l'établissement de rapports sur le bien-être des équipages, les conditions de travail et l'adhésion à la convention du travail maritime de 2006 (CTM, 2006);

Amendement 35

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j quinquies) encourager les États du pavillon à dialoguer avec les communautés locales dans les ports d'escale afin de répondre aux préoccupations sociales ou environnementales liées à l'exploitation des navires, en favorisant des relations positives et des pratiques maritimes responsables;

Amendement 36

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE

Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j sexies) prodiguer des conseils sur l'intégration de nouvelles technologies, telles que les outils numériques de signalement et les dispositifs de l'IdO, afin de renforcer l'efficacité des inspections et de la surveillance par l'État du pavillon, tout en tenant compte des aspects liés à la confidentialité des données et à la cybersécurité;

Amendement 37

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 bis

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j septies) mettre en place des mécanismes de règlement des conflits et des différends liés aux inspections et procédures de l'État du pavillon, qui garantissent des procédures équitables et transparentes.

Amendement 38

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 ter

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iv bis) investissements dans des technologies vertes et durables sur le plan environnemental, telles que l'utilisation de carburants plus propres ou d'équipements de réduction des émissions, afin de démontrer les efforts déployés pour réduire l'empreinte environnementale de la flotte sous

pavillon;

Amendement 39

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 ter

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iv ter) initiatives et mesures prises pour promouvoir une culture de la sécurité à bord des navires, notamment les programmes de formation, les exercices de sécurité et les campagnes de sensibilisation des membres de l'équipage aux pratiques de sécurité;

Amendement 40

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 ter

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iv quater) incidents, accidents ou violations liés aux exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution, ainsi que les mesures prises pour y remédier, afin de promouvoir la transparence et l'obligation de rendre des comptes;

Amendement 41

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 10
Directive 2009/21/CE
Article 9 ter

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iv quinquies) collaboration avec d'autres

États membres et organismes internationaux pour renforcer la sécurité et la prévention de la pollution, y compris les inspections conjointes, le partage d'informations et la participation à des initiatives internationales visant à améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement;

ANNEXE: ENTITÉS OU PERSONNES DONT LA RAPPORTEURE POUR AVIS A REÇU DES CONTRIBUTIONS

La rapporteure pour avis déclare, sous sa responsabilité exclusive, n'avoir reçu aucune contribution d'une entité ou personne devant être indiquée dans la présente annexe en vertu de l'article 8 de l'annexe I du règlement intérieur.

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Modification de la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon
Références	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 10.7.2023
Avis émis par Date de l'annonce en séance	PECH 10.7.2023
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Ana Miranda 5.9.2023
Examen en commission	9.10.2023
Date de l'adoption	29.11.2023
Résultat du vote final	+: 20 –: 3 0: 1
Membres présents au moment du vote final	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Suppléants présents au moment du vote final	Gabriel Mato
Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final	Erik Poulsen, Anne Sander

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

20	+
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

3	-
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

1	0
NI	Marc Tarabella

Légende des signes utilisés:
+ : pour
- : contre
0 : abstention