



| Informations de base | |
|--|--------------------|
| 2023/0172(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive | Procédure terminée |
| Respect des obligations des États du pavillon Modification Directive 2009/21 2005/0236(COD) | |
| Subject 3.20.03.01 Sécurité maritime | |

| Acteurs principaux | | | |
|-------------------------------|------------------------------------|---|--------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | | Date de nomination |
| | TRAN Transports et tourisme | TAX Vera (S&D) | 13/07/2023 |
| | | Rapporteur(e) fictif/fictive NOVAK Ljudmila (EPP) KARLESKIND Pierre (Renew) DELLI Karima (Greens/EFA) VAN OVERTVELDT Johan (ECR) DALY Clare (The Left) | |
| | Commission pour avis | | Date de nomination |
| | BUDG Budgets | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| | PECH Pêche | MIRANDA PAZ Ana (Greens /EFA) | 05/09/2023 |
| Conseil de l'Union européenne | Formation du Conseil | Réunions | Date |
| | Agriculture et pêche | 4057 | 2024-11-18 |
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire | |
| | Mobilité et transports | VĂLEAN Adina | |

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Événements clés

| Date | Événement | Référence | Résumé |
|------------|--|--|--------|
| 01/06/2023 | Publication de la proposition législative | COM(2023)0272  | Résumé |
| 10/07/2023 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 07/12/2023 | Vote en commission, 1ère lecture | | |
| 07/12/2023 | Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission | | |
| 08/12/2023 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A9-0418/2023 | Résumé |
| 11/12/2023 | Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71) | | |
| 13/12/2023 | Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71) | | |
| 20/03/2024 | Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture | GEDA/A/(2024)001557 PE759.991 | |
| 10/04/2024 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T9-0203/2024 | Résumé |
| 10/04/2024 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 18/11/2024 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 27/11/2024 | Signature de l'acte final | | |
| 16/12/2024 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

Informations techniques

| | |
|--|---|
| Référence de la procédure | 2023/0172(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Directive |
| Modifications et abrogations | Modification Directive 2009/21 2005/0236(COD) |
| Base juridique | Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2 |
| Autre base juridique | Règlement du Parlement EP 165 |
| Consultation obligatoire d'autres institutions | Comité économique et social européen Comité européen des régions |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | TRAN/9/12174 |

Portail de documentation




Parlement Européen

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|--|-----------------|------------------------------|------------|------------------------|
| Projet de rapport de la commission | | PE753.548 | 19/09/2023 | |
| Amendements déposés en commission | | PE754.747 | 13/10/2023 | |
| Avis de la commission | <div>PECH</div> | PE752.995 | 29/11/2023 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A9-0418/2023 | 08/12/2023 | Résumé |
| Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles | | PE759.991 | 15/03/2024 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T9-0203/2024 | 10/04/2024 | Résumé |

Conseil de l'Union

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--|-------------------------------------|------------|--------|
| Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel | GEDA/A/(2024)001557 | 15/03/2024 | |
| Projet d'acte final | 00083/2024/LEX | 27/11/2024 | |

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|--|------------|------------------------|
| Document de base législatif | COM(2023)0272  | 01/06/2023 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SEC(2023)0210 | 01/06/2023 | |
| Document annexé à la procédure | SWD(2023)0165  | 01/06/2023 | |
| Document annexé à la procédure | SWD(2023)0166  | 01/06/2023 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2024)377 | 29/07/2024 | |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|--|------------------------------|------------|--------|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES2992/2023 | 20/09/2023 | |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|----------------------------|--------------------------|------------|
| Service de recherche du PE | Briefing | 25/01/2024 |

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

| Nom | Rôle | Commission | Date | Représentant(e)s d'intérêts |
|----------|---------------|------------|------------|-----------------------------|
| TAX Vera | Rapporteur(e) | TRAN | 16/11/2023 | EMSA |
| TAX Vera | Rapporteur(e) | TRAN | 25/10/2023 | European Commission |
| TAX Vera | Rapporteur(e) | TRAN | 10/10/2023 | EUDA |

Acte final

Directive 2024/3100
JO OJ L 16.12.2024

Résumé

Respect des obligations des États du pavillon

2023/0172(COD) - 16/12/2024 - Acte final

OBJECTIF : renforcer la sécurité maritime et prévenir la pollution par les navires.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2024/3100 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon.

CONTENU : la présente directive fait partie d'un paquet de quatre nouveaux actes législatifs sur la sécurité maritime qui visent à soutenir un transport maritime propre, plus sûr et moderne dans l'UE. Ces actes modifient les directives pertinentes concernant:

- les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (2023/0164(COD)),
- la pollution causée par les navires (2023/0171(COD)),
- le respect des obligations des États du pavillon, et
- le contrôle par l'État du port (2023/0165(COD)).

Le «paquet» révisé permettra de parvenir à un juste équilibre entre, d'une part, la nécessité de garantir un niveau élevé de qualité des transports maritimes et, d'autre part, la nécessité de préserver la compétitivité du secteur européen des transports maritimes, tout en maintenant des coûts raisonnables pour les opérateurs et les administrations des États membres.

Objet

La responsabilité du contrôle de la conformité des navires avec les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) incombe à l'État dans lequel le navire est immatriculé et dont le navire possède la nationalité, à savoir l'État du pavillon.

La présente directive a pour objectif: a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente **des responsabilités et obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon**; et b) de renforcer la sécurité, d'améliorer les conditions de vie et de travail et de prévenir la pollution par les navires battant le pavillon d'un État membre.

La directive met à jour la législation en vigueur et son **alignement sur les règles internationales**, en particulier en ce qui concerne le Code d'application des instruments de l'OMI (code III).

Conditions pour autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre le pavillon d'un État membre

Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné devra s'assurer que le navire en question **satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables**, y compris aux normes de sécurité ainsi qu'aux normes sociales et environnementales. En particulier, l'État membre concerné vérifiera les antécédents du navire en matière de sécurité au moyen des rapports d'inspection de l'État du pavillon et des certificats figurant dans sa propre base de données. L'État membre concerné consultera, 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.

Sécurité d'un navire battant le pavillon d'un État membre

La directive révisée assure **l'inspection adéquate des navires sous pavillon** et la surveillance des activités de contrôle menées par les organismes agréés pour le compte des États du pavillon.

Les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires autorisés à battre leur pavillon se conforment aux règles, aux réglementations et aux normes internationales se rapportant aux conventions, y compris les mesures suivantes:

- a) veiller à ce qu'un expert employé par un organisme agréé puisse exécuter les mêmes tâches que les experts de l'État du pavillon lorsqu'il y est autorisé par l'autorité compétente de l'État membre; et
- b) procéder aux inspections par l'État du pavillon pour vérifier que l'état réel du navire est conforme aux certificats qui lui ont été délivrés.

Les États membres qui suivent une approche fondée sur les risques pour les inspections devront veiller à ce que les navires pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données disponibles pour le calcul du profil de risque soient inspectés **au moins une fois tous les cinq ans**. Les États membres qui ne suivent pas une approche fondée sur les risques devront veiller à ce que chaque navire soit inspecté au moins une fois tous les cinq ans.

Le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections de l'État du pavillon, des audits et des vérifications des navires et des compagnies devra suivre une **formation** en rapport avec les activités spécifiques menées.

Immobilisation

Lorsque l'administration est informée qu'un navire battant pavillon de l'État membre concerné a été immobilisé dans un État du port, elle devra superviser, en fonction des procédures qu'elle a établies à cet effet, la mise en conformité du navire avec les conventions pertinentes de l'OMI.

Informations et échanges électroniques

Les États membres devront veiller à ce que les informations telles que les certificats réglementaires, y compris les dates de visite, concernant les navires battant leur pavillon soient accessibles en **format électronique** dans leur version actualisée au plus tard le 6 janvier 2031. La Commission devra créer, gérer et mettre à jour un **portail numérique** interopérable offrant un point d'accès unique pour ces informations, et devra rendre ce portail accessible par voie électronique et gratuit pour les États membres. Ce portail doit être mis en place au plus tard le 6 janvier 2028.

La Commission devra en outre créer, gérer et mettre à jour une **base de données** des informations sur les navires.

La directive garantit également l'harmonisation des méthodes d'évaluation, de communication des informations et de mesure de la performance des flottes et des tâches des États du pavillon.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 5.1.2025.

TRANSPOSITION : au plus tard le 6.7.2027.

Respect des obligations des États du pavillon

2023/0172(COD) - 01/06/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : mettre à jour certaines dispositions de la directive 2009/21/CE concernant le respect des exigences des États du pavillon.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la directive 2009/21/CE concernant le respect des obligations des États du pavillon régit l'application des règles applicables aux États du pavillon au niveau de l'Union. La responsabilité de contrôler la conformité des navires avec certaines conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) incombe à l'État dans lequel le navire est immatriculé et dont il a la nationalité - l'État du pavillon. La directive vise donc à garantir que les navires battant pavillon des États membres de l'UE satisfont à toutes les exigences de sécurité et de prévention de la pollution et soient aptes au service.

Depuis l'adoption de la directive, l'OMI a rendu le code de mise en œuvre des instruments de l'OMI (code III) et l'audit de l'OMI obligatoires à partir de 2016 pour tous les États du pavillon dans le monde, y compris les États membres de l'UE. Le code III et l'audit de l'OMI visent à garantir que les États prennent toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre et appliquer correctement les conventions et qu'ils disposent des ressources et des pouvoirs nécessaires en tant qu'État du pavillon pour assumer leurs obligations internationales et veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent ces règles.

La directive doit donc être révisée et **intégrer les parties du code d'application des instruments de l'OMI relatives à l'État du pavillon dans la législation de l'UE**, afin de les rendre applicables dans le cadre de l'ordre juridique de l'UE.

Cette initiative fait partie d'un ensemble de mesures visant à moderniser les règles de l'UE en matière de sécurité maritime.

CONTENU : à la lumière de ce qui précède, une proposition de modification de la directive 2009/21/CE a été élaborée.

Les principales modifications portent sur les points suivants :

Objet, champ d'application et définition

La proposition met à jour certaines références aux instruments de l'OMI dans les définitions existantes et inclut d'autres définitions pertinentes pour la directive, notamment le code III.

Conditions pour autoriser un navire à naviguer

La directive est modifiée afin d'introduire l'utilisation de la **base de données pour la vérification de l'état du navire** (ou de son transfert, le cas échéant) avant que le navire ne soit autorisé à naviguer. Un nouvel article exige que l'État membre du pavillon adhère au code III et à l'obligation d'effectuer des inspections supplémentaires par l'État du pavillon pour assurer la sécurité des navires battant pavillon d'un État membre.

Les administrations doivent disposer des **ressources appropriées**, en fonction de la taille et du type de flotte (navires enregistrés sous le pavillon), pour satisfaire à l'obligation d'inspection supplémentaire et aux exigences de contrôle et de surveillance.

La proposition définit les responsabilités et le renforcement des capacités communes du personnel de l'État du pavillon. Il s'agit notamment d'élaborer en permanence **des programmes et du matériel de formation** reflétant les mises à jour des conventions internationales de l'OMI ainsi que les nouvelles exigences éventuelles découlant de considérations environnementales, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies (par exemple, la propulsion, les nouveaux types de carburant, etc.)

Mesures relatives à la surveillance ou à la suite de la surveillance des navires battant pavillon

La proposition prévoit que les États membres, en tant qu'États du pavillon, utilisent le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) pour contrôler et surveiller les navires battant leur pavillon et vérifier, par exemple, s'ils sont détenus sous le contrôle de l'État du port. Cet amendement vise également à remédier au manque de flexibilité du régime de l'État du pavillon en cas de crise ou d'événements inattendus, tels que la pandémie de COVID-19.

Informations électroniques et base de données des inspections

La proposition introduit des **documents électroniques** qui doivent être enregistrés, conservés, notifiés et partagés via un registre national de certification électronique compatible avec la base de données des inspections. Les documents électroniques concernent notamment les rapports d'inspection et les certificats électroniques. Les informations seront communiquées à la **base de données des inspections** développée par la Commission. En ce qui concerne les transmissions électroniques de certificats électroniques, elles utiliseront les mêmes solutions techniques que celles établies par la directive relative au contrôle par l'État du port.

Surveillance de la conformité et de la performance

La directive est modifiée afin de préciser les informations qui doivent être publiées à la suite d'un audit de l'OMI. Elle introduit également l'obligation pour l'État membre audité de permettre à la Commission, assistée par l'AESM, d'observer ces audits de l'OMI. L'objectif est de garantir la transparence et de faciliter les synergies entre les audits de l'OMI et les visites de l'AESM.

Gestion de la qualité et performance des États du pavillon

Le champ d'application du système de gestion de la qualité est précisé de manière à couvrir tous les registres, qu'il s'agisse des registres traditionnels (appelés «premiers registres»), des registres internationaux ou d'outre-mer ou des registres similaires (appelés «seconds registres») relevant de l'autorité de l'État du pavillon et battant le pavillon de cet État, ainsi que toutes les activités liées à l'État du pavillon.

En outre, la mesure actuelle des performances devrait être révisée et modernisée, par le biais d'un acte d'exécution. Des exigences à appliquer par les États membres pour leur propre évaluation des performances ainsi que l'obligation pour la Commission de rendre publics les résultats globaux sont introduites.

Coopération et échange d'informations

La proposition établit un **groupe de haut niveau** sur les questions relatives à l'État du pavillon, composé d'autorités et d'experts de l'État du pavillon des États membres, afin de discuter de toutes les questions liées à l'État du pavillon et pertinentes. Elle met également en place un outil électronique dynamique de collecte d'informations et de statistiques.

Implications budgétaires

La proposition a un coût net actuel pour le budget de l'Union de 7 à 8,1 millions d'euros sur la période 2025-2050.

Respect des obligations des États du pavillon

2023/0172(COD) - 10/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 590 voix pour, 20 contre et 10 abstentions, une résolution législative 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.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objet et champ d'application

Il est précisé que la directive a pour objet: a) de faire en sorte que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations et des responsabilités qui leur incombent en tant qu'États du pavillon; et b) de **renforcer la sécurité, d'améliorer les conditions de vie et de travail et de prévenir la pollution** par les navires battant le pavillon d'un État membre.

La directive s'applique à l'administration de l'État membre du pavillon battu par le navire, en ce qui concerne les navires soumis à certification et effectuant des voyages internationaux de quelque type que ce soit.

Conditions d'autorisation d'exploitation d'un navire lors de l'octroi du droit de battre le pavillon d'un État membre

Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'État membre concerné devra s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables, y compris aux normes de sécurité ainsi qu'aux normes sociales et environnementales. Ces mesures pourront être prises par un organisme agréé agissant au nom de l'État membre, lorsqu'il y est dûment autorisé par l'autorité compétente.

Sécurité d'un navire battant le pavillon d'un État membre

Les États membres devront prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires autorisés à battre leur pavillon se conforment aux règles, aux réglementations et aux normes internationales se rapportant aux conventions, y compris les mesures suivantes :

- veiller à ce qu'un expert employé par un organisme agréé puisse exécuter les mêmes tâches que les experts de l'État du pavillon lorsqu'il y est autorisé par l'autorité compétente de l'État membre; et

- procéder aux inspections par l'État du pavillon pour vérifier que l'état réel du navire est conforme aux certificats qui lui ont été délivrés; ces inspections peuvent être effectuées selon une **approche fondée sur les risques** qui inclut des éléments tels que: i) les registres des anomalies et des non-conformités relevées dans le cadre des visites, audits et vérifications réglementaires effectués par l'État du pavillon; ii) les rapports d'enquête pertinents sur les accidents; iii) les immobilisations ou avis d'interdiction d'exploitation émis par une autorité chargée du contrôle par l'État du port.

Les États membres qui suivent une approche fondée sur les risques devront veiller à ce que les navires pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données disponibles pour le calcul du profil de risque soient inspectés au moins **une fois tous les cinq ans**. Les États membres qui ne suivent pas une approche fondée sur les risques devront effectuer des inspections par l'État du pavillon en utilisant leurs propres procédures, instructions et informations pertinentes en conformité avec le Code d'application des instruments de l'OMI (code III). Chaque navire devra être inspecté au moins une fois tous les cinq ans.

Les États membres devront veiller à ce qu'il soit remédié à toute anomalie nécessitant des mesures correctives, y compris les préoccupations en matière de sécurité et d'environnement et les préoccupations sociales, confirmée ou révélée par une inspection, dans un délai approprié déterminé par l'État du pavillon.

Exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution

Chaque État membre devra i) veiller à ce que son administration dispose des ressources appropriées, en fonction de la taille et du type de sa flotte et compte tenu de la mise en œuvre des processus, procédures et ressources nécessaires; ii) assurer la supervision des activités des experts et inspecteurs de l'État du pavillon ainsi que des autres membres du personnel aidant à l'exécution des visites, et des organismes agréés; iii) veiller à ce que des capacités de réexamen de la conception et de prise de décision technique, en fonction de la taille et du type de sa flotte, soient mises en place ou conservées.

Le personnel responsable ou chargé de l'exécution des visites, des inspections, des audits et des vérifications des navires et des compagnies devra suivre une **formation** en rapport avec les activités spécifiques menées.

Informations et échanges électroniques

Les informations concernant les navires battant leur pavillon devront être accessibles en **format électronique** dans leur version actualisée au plus tard six ans après la date d'entrée en vigueur de la directive.

La Commission devra créer, gérer et mettre à jour un **portail numérique interopérable** offrant un point d'accès unique pour ces informations et permettant aux inspecteurs des États membres chargés du contrôle par l'État du pavillon et l'État du port d'accéder à ces informations dans l'exercice de leurs tâches. La Commission devra rendre ce portail accessible par voie électronique et gratuit pour les États membres. Ce portail ne contiendra pas de données à caractère personnel ni d'informations confidentielles. Il devra être mis en place au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la directive.

Base de données des informations sur les navires

La Commission devra créer, gérer et mettre à jour une base de données des informations sur les navires contenant les informations essentielles et offrant aux États membres des services en matière de délivrance et de contrôle des certificats électroniques. La base de données sera mise en place **au plus tard cinq ans** après la date d'entrée en vigueur de la directive. Les États membres pourront se connecter à cette base de données.

Système de gestion de la qualité

Chaque État membre mettra en œuvre et gèrera un système de gestion de la qualité couvrant la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon.

Le système de gestion de la qualité doit comprendre une définition des responsabilités et des pouvoirs du personnel réalisant des visites, des inspections, des audits et des vérifications et du personnel de l'État du pavillon qui gère, réalise et vérifie des travaux ayant trait aux obligations de l'État du pavillon, ainsi que des relations entre les membres du personnel. Les États membres doivent prendre les mesures appropriées pour prévenir les conflits d'intérêts de tout membre du personnel effectuant une visite, une vérification ou une inspection et en ce qui concerne son indépendance à l'égard des travaux à effectuer.

Les États membres qui figurent sur la liste des pays peu performants ou qui figurent, pendant deux années consécutives, sur la liste des pays moyennement performants, publiées dans le plus récent rapport annuel du protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port devront fournir à la Commission un rapport sur leurs performances en tant qu'État du pavillon.

La Commission organisera **l'échange de bonnes pratiques et d'expériences** entre les autorités nationales des États membres et les experts et inspecteurs de l'État du pavillon, y compris, le cas échéant, d'autres parties prenantes concernées, pour la mise en œuvre de la directive.

Respect des obligations des États du pavillon

2023/0172(COD) - 08/12/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Vera TAX (S&D, NL) 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.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Conditions d'autorisation d'exploitation d'un navire lors de l'octroi du droit de battre le pavillon d'un État membre

Pour assurer l'efficacité de la présente directive, chaque État du pavillon de l'UE devrait effectuer sa part équitable d'inspections, proportionnellement à la taille et au type de sa flotte. Il conviendrait de fixer un **quota annuel minimum d'inspection d'au moins 30%** des navires battant son pavillon pour chaque État membre.

La Commission, avec l'aide de l'AESM, devrait produire un **document d'orientation** offrant des conseils sur la manière de mettre en œuvre la directive 2013/54/UE concernant certaines responsabilités des États du pavillon en matière de respect et d'application de la convention du travail maritime, 2006. L'AESM devrait également fournir des informations détaillées sur les problèmes les plus fréquemment détectés lors des inspections par l'État du port des navires battant chaque pavillon, ainsi que des explications et des clarifications concernant la documentation et les certificats spécifiques de chaque État du pavillon.

Les **certificats électroniques** devraient être rendus obligatoires pour tous les États membres au plus tard **trois ans** après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative. Le rapport demande également aux États membres de veiller à ce que les informations relatives à l'organisation du travail à bord et les registres des heures quotidiennes de travail des gens de mer soient rendues accessibles dans un format électronique compatible et interopérable avec les bases de données de l'Union concernant la sécurité maritime.

Processus d'audit de l'État du pavillon

Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour se soumettre à l'audit de leur administration par l'OMI **au moins une fois tous les cinq ans** (au lieu des sept ans proposés par la Commission) et publier les résultats de l'audit ainsi que les mesures correctives éventuelles dans la base de données GISIS (Global Integrated Shipping Information System) créée par l'OMI. Les États membres devraient également mettre les mêmes informations à la disposition du public, conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité.

Système de gestion de la qualité et évaluation interne

Les députés ont suggéré que les États du pavillon révisent les lignes directrices fournies à leurs inspecteurs et aux personnes autorisées à agir en leur nom, de manière qu'elles couvrent la vérification systématique de l'exactitude des registres. La formation dispensée par l'AESM aux administrations de l'État du pavillon devrait couvrir ces procédures de vérification et devrait être continue, renforcée et étendue pour couvrir la CTM 2006 de manière plus détaillée. L'AESM devrait également faciliter la coordination et l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les administrations de l'État du pavillon.

Rapports et examen

Le rapport indique que tous les cinq ans, et pour la première fois trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive. Ce rapport devrait contenir une évaluation des performances des États membres en tant qu'États du pavillon et être accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la directive.

La Commission devrait également produire un rapport annuel basé sur les informations collectées, qui devrait être publié sur le site web officiel.