|  |  |
| --- | --- |
| Parlement européen2014-2019 |  |

Document de séance

<NoDocSe>A8-0167/2017</NoDocSe>

<Date>{21/04/2017}21.4.2017</Date>

<RefProcLect>\*\*\*I</RefProcLect>

<TitreType>RAPPORT</TitreType>

<Titre>sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers</Titre>

<DocRef>(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Commission des transports et du tourisme</Commission>

Rapporteure: <Depute>Daniela Aiuto</Depute>

|  |
| --- |
| Légende des signes utilisés |
|  \* Procédure de consultation \*\*\* Procédure d’approbation \*\*\*I Procédure législative ordinaire (première lecture) \*\*\*II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture) \*\*\*III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d’acte.) |

|  |
| --- |
| Amendements à un projet d’acte |
| **Amendements du Parlement présentés en deux colonnes**Les suppressions sont signalées par des ***italiques gras*** dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des ***italiques gras*** dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des ***italiques gras*** dans la colonne de droite.Les première et deuxième lignes de l’en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d’acte à l’examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d’acte entend modifier, l’en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l’acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. **Amendements du Parlement prenant la forme d’un texte consolidé**Les parties de textes nouvelles sont indiquées en ***italiques gras***. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ▌ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en ***italiques gras*** le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé. Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l’élaboration du texte final ne sont pas marquées. |

SOMMAIRE

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN 5

EXPOSÉ DES MOTIFS 19

AVIS de la commission des affaires juridiques 22

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND 26

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND 27

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

*Le Parlement européen*,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2016)0369),

– vu l’article 294, paragraphe 2, et l’article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0208/2016),

– vu l’article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne,

– vu l’avis du Comité économique et social européen du 19 octobre 2016[[1]](#footnote-1),

– vu l’article 59 de son règlement,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l’avis de la commission des affaires juridiques (A8-0167/2017),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu’aux parlements nationaux.

<RepeatBlock-Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (1) Afin de maintenir ***un niveau*** de sécurité ***élevé*** grâce aux normes de sécurité communes définies par la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil***16*** et de préserver des conditions de concurrence égales, il convient d’améliorer l’application de cette directive. La directive 2009/45/CE ne devrait s’appliquer qu’aux navires et engins à passagers pour lesquels les normes de sécurité qu’elle définit ont été conçues. Certains types de navire spécifiques, tels que les annexes, les voiliers ou les navires transportant du personnel formé engagé dans les activités du navire ou d’installations offshore, devraient dès lors être exclus de son champ d’application. | ***(1)*** Afin de maintenir ***des niveaux élevés*** de sécurité ***et de confiance des passagers*** grâce aux normes de sécurité communes définies par la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil et de préserver des conditions de concurrence égales, il convient d’améliorer l’application de cette directive. La directive 2009/45/CE ne devrait s’appliquer qu’aux navires et engins à passagers pour lesquels les normes de sécurité qu’elle définit ont été conçues. Certains types de navire spécifiques, tels que les annexes, les voiliers ou les navires transportant du personnel formé engagé dans les activités du navire ou d’installations offshore, devraient dès lors être exclus de son champ d’application. |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 16 Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1). | 16 Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1). |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>2</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 bis (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 bis)*** ***Les annexes transportées par un navire sont uniquement utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passager directement vers le rivage et retour en empruntant la route maritime la plus courte. Elles ne devraient pas être utilisées pour d’autres types de voyages, comme les excursions touristiques littorales, et ne sont pas appropriées pour ces voyages. Ces excursions doivent être assurées par les navires qui répondent aux exigences de l’État côtier relatives aux navires à passagers, comme le prévoient entre autres les lignes directrices de l’OMI (MSC.1/Circ.1417 sur les lignes directrices relatives aux annexes de navires à passagers). La Commission devrait évaluer la nécessité d’exigences européennes communes pour les annexes transportées par un navire, qui comprendraient des dispositions contraignantes, et présenter des lignes directrices spécifiques avant 2020, notamment afin de faciliter l’harmonisation des règles et des normes entre les États membres.***  |

</Amend>

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>3</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 ter (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 ter)*** ***La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil exclut de son champ d’application les navires à passagers qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques. Les voiliers ne devraient pas être certifiés au sens de ladite directive dans la mesure où leur propulsion mécanique est réservée à un usage accessoire ou d’urgence. Par conséquent, la Commission devrait évaluer la nécessité d’exigences européennes communes pour cette catégorie de navires à passagers et, en tout état de cause, présenter des lignes directrices spécifiques avant 2020. Ces lignes directrices devraient également avoir pour but de faciliter l’harmonisation des règles et normes en vigueur dans les États membres sans ajouter d’exigences ultérieures à celles fixées par la réglementation de l’OMI.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>4</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 1 quater (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(1 quater)*** ***Les installations offshores sont desservies par des navires qui transportent des ouvriers. Ces ouvriers sont tenus de terminer avec succès une formation obligatoire de sécurité et de satisfaire à des critères d’aptitude médicale. Ils doivent dès lors être considérés comme des passagers «spéciaux» qui nécessitent des règles différentes et spécifiques en matière de sécurité, hors du champ d’application de la présente directive. Les États membres devraient s’engager en faveur du travail de l’OMI dans le domaine des normes de sécurité pour les navires qui desservent les installations offshore, au-delà de sa résolution MSC.418(97)*** |

</Amend>

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>5</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 2</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (2) Le programme pour une réglementation affûtée (REFIT)17 a démontré que tous les États membres ne certifient pas les navires en aluminium conformément à la directive 2009/45/CE. Cela crée des disparités qui compromettent l’objectif de réalisation d’un niveau de sécurité élevé pour tous les passagers effectuant des voyages nationaux par mer dans l’Union. Afin d’éviter des divergences dans l’application découlant de l’interprétation du champ d’application de la directive relativement à la définition de l’aluminium en tant que matériau équivalent et à l’applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes, il convient de clarifier la définition du matériau équivalent. | (2) Le programme pour une réglementation affûtée (REFIT)17 a démontré que tous les États membres ne certifient pas les navires en aluminium conformément à la directive 2009/45/CE. Cela crée des disparités qui compromettent l’objectif de réalisation d’un niveau de sécurité élevé pour tous les passagers effectuant des voyages nationaux par mer dans l’Union. Afin d’éviter des divergences dans l’application découlant de l’interprétation du champ d’application de la directive relativement à la définition de l’aluminium en tant que matériau équivalent et à l’applicabilité des normes de sécurité incendie correspondantes, il convient de clarifier la définition du matériau équivalent. ***De ce fait, l’aluminium devrait être considéré comme un matériau équivalent à l’acier dans tous les États membres. Toutefois, il a été observé que les règles nationales existantes pour les navires en aluminium assurent un haut niveau de sécurité pour tous les passagers effectuant des voyages nationaux par mer. Les États membres devraient donc être autorisés à conserver leurs méthodes actuelles plus strictes de prévention des incendies.***  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 17 COM(2015)508. | 17 COM(2015)508. |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>6**</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 3</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (3) Afin d’accroître la clarté et la cohérence juridiques, il convient de mettre à jour un certain nombre de définitions et de références et de les aligner sur les règles, internationales ou de l’Union, connexes. Ce faisant, il convient de veiller tout particulièrement à ne pas modifier le champ d’application existant et le niveau de sécurité assuré par la directive 2009/45/CE. La définition du bateau traditionnel, notamment, devrait être mieux alignée sur la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil18, tout en préservant les critères actuels de l’année de construction et du type de matériau. La définition du bateau de plaisance et de l’engin de plaisance devrait être alignée sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). | ***(3)*** Afin d’accroître la clarté et la cohérence juridiques, il convient de mettre à jour un certain nombre de définitions et de références et de les aligner sur les règles, internationales ou de l’Union, connexes. Ce faisant, il convient de veiller tout particulièrement à ne pas modifier le champ d’application existant et ***à élever*** le niveau de sécurité assuré par la directive 2009/45/CE. La définition du bateau traditionnel, notamment, devrait être mieux alignée sur la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil18, tout en préservant les critères actuels de l’année de construction et du type de matériau. La définition du bateau de plaisance et de l’engin de plaisance devrait être alignée sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS). |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| 18 Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d’un système communautaire de suivi du trafic des navires et d’information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10). | 18 Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d’un système communautaire de suivi du trafic des navires et d’information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10). |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>7</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 4</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (4) Compte tenu du principe de proportionnalité, les exigences prescriptives actuelles dérivées de la convention SOLAS se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers d’une longueur inférieure à 24 mètres. En outre, les petits navires sont principalement construits dans d’autres matériaux que l’acier et seul un nombre très limité de ces navires a dès lors été certifié conformément à la directive 2009/45/CE. En l’absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive, les navires d’une longueur inférieure à 24 mètres devraient dès lors être exclus de son champ d’application et être soumis à des normes de sécurité spécifiques définies par les États membres qui sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires en termes de distance par rapport à la côte ou du port et de conditions météorologiques. | (4) Compte tenu du principe de proportionnalité, les exigences prescriptives actuelles dérivées de la convention SOLAS se sont avérées difficiles à adapter aux petits navires à passagers d’une longueur inférieure à 24 mètres. En outre, les petits navires sont principalement construits dans d’autres matériaux que l’acier et seul un nombre très limité de ces navires a dès lors été certifié conformément à la directive 2009/45/CE. En l’absence de préoccupations spécifiques en matière de sécurité et de normes adéquates prévues par la directive, les navires d’une longueur inférieure à 24 mètres devraient dès lors être exclus de son champ d’application et être soumis à des normes de sécurité spécifiques définies par les États membres qui sont mieux placés pour évaluer les limitations locales de navigation pour ces navires en termes de distance par rapport à la côte ou du port et de conditions météorologiques. ***Lors de la définition de ces normes, les États membres devraient se conformer aux lignes directives que la Commission devrait publier. Ce faisant, ils devraient tenir compte des autres accords internationaux de l’OMI et éviter de créer des exigences supplémentaires par rapport à la réglementation internationale en la matière.*** ***La Commission devrait accélérer l’élaboration des lignes directrices relatives à ces navires, tel que le prévoit son programme de travail pour 2017.*** |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>8</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 5 bis (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(5 bis)*** ***En raison des caractéristiques géographiques et météorologiques particulières et du nombre élevé d’îles qui doivent être desservies régulièrement et fréquemment en Grèce, tant depuis la partie continentale que depuis d’autres îles, et du nombre important de liaisons maritimes possibles qui en découle, la Grèce devrait être autorisée à déroger aux exigences relatives à la délimitation de zones maritimes. Plus particulièrement, la Grèce devrait être autorisée à déterminer la classe des navires en fonction de la route maritime qu’ils assurent, tout en maintenant les mêmes critères pour les classes de navires à passagers et les mêmes normes de sécurité.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>9</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (7) Afin d’accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des mesures de sécurité supplémentaires, la Commission devrait créer ***et*** tenir à jour ***une base de données qui inclurait les mesures notifiées, sous forme*** de ***projet et adoptées.*** ***Celle-ci devrait inclure*** les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. | (7) Afin d’accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des mesures de sécurité supplémentaires, la Commission devrait***, en coopération avec les États membres,*** créer***,*** tenir à jour ***et publier sur un site internet accessible au public une base*** de ***données qui inclurait*** les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>10</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 9</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 9) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, ainsi que l’expérience, et d’accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne l’exclusion des modifications apportées aux instruments internationaux du champ d’application de la présente directive si nécessaire, la mise à jour des exigences techniques et la définition des ***conditions*** d’utilisation de la base de données gérée par la Commission pour l’enregistrement des notifications par les États membres des exemptions et demandes de dérogation, conformément à la présente directive. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l’accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d’experts de la Commission traitant de l’élaboration des actes délégués. | 9) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international, ainsi que l’expérience, et d’accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne l’exclusion des modifications apportées aux instruments internationaux du champ d’application de la présente directive si nécessaire, la mise à jour des exigences techniques et la définition ***dans le détail*** des ***modalités d’accès et*** d’utilisation de la base de données gérée par la Commission pour l’enregistrement des notifications par les États membres des exemptions et demandes de dérogation, conformément à la présente directive. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l’accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d’experts de la Commission traitant de l’élaboration des actes délégués. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>11</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 10</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (10) Afin d’établir des conditions de concurrence égales pour les navires à passagers effectuant des voyages de et vers les ports de l’Union, indépendamment de la nature de ces voyages, l’action de l’Union en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser les règles de la convention SOLAS devrait être mise en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l’Union européenne. | (10) Afin d’établir des conditions de concurrence égales pour les navires à passagers effectuant des voyages de et vers les ports de l’Union, indépendamment de la nature de ces voyages, l’action de l’Union en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser ***et améliorer*** les règles de la convention SOLAS devrait être mise en conformité avec le traité sur le fonctionnement de l’Union européenne. |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>12</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 11 bis (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(11 bis)*** ***L’humain est un facteur essentiel pour la sécurité des navires et les procédures en la matière. Afin de maintenir un niveau de sécurité élevé tout au long du trajet d’un navire à passagers, il importe de prendre en compte, outre la structure physique du navire et son équipement, le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail et formation de l’équipage. L’Union devrait donc adopter une attitude volontariste, notamment dans le contexte international, afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des membres d’équipages de navires.*** |

</Amend>

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>13</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 11 ter (nouveau)</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(11 ter)*** ***Il conviendrait, afin de faciliter la mise en application et la transposition, de soutenir le rôle de l’AESM ainsi que le recours à l’actuel groupe d’experts sur la sécurité des navires à passagers (PSS EG) auprès du groupe de sécurité maritime.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>14</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 1 – sous-point d bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – point q – alinéa 1</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte en vigueur | Amendement |
|  | ***(d bis)*** ***le point q), premier alinéa, est remplacé par le texte suivant:*** |
| «zone maritime»: une zone telle que définie conformément à l’article4, paragraphe2; | «zone maritime» ***ou «route maritime»***: une zone***, ou, lorsque pour des raisons géographiques, il n’est pas possible de délimiter une zone, une route*** telle que définie conformément à l’article4, paragraphe2; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>15</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 1 – sous-point j</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – point z bis</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| z bis) ***«autre matériau*** équivalent»: alliage d’aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l’acier du point de vue de la résistance mécanique et de l’intégrité, à l’issue de l’essai au feu standard; | z bis) ***«matériau*** équivalent»: alliage d’aluminium ou tout autre matériau incombustible qui possède, ***en soi ou*** après isolation, des propriétés équivalentes à celles de l’acier du point de vue de la résistance mécanique et de l’intégrité, à l’issue de l’essai au feu standard; |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>16</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 1 – sous-point j</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – point z quater</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| z quater) ***«bateau traditionnel»***: ***tout type*** de ***bateau historique*** ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique; | z quater) ***«bateaux traditionnels»***: ***tous types*** de ***bateaux historiques*** ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>17</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 1 – sous-point j</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 2 – point z sexies</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| «z sexies) «annexe»: un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de 12 passagers d’un navire à passagers en position stationnaire vers le rivage et retour;***»*** | «z sexies) «annexe»: un bateau transporté par un navire et utilisé pour transférer plus de 12 passagers d’un navire à passagers en position stationnaire ***directement*** vers le rivage et retour ***en empruntant la route maritime la plus courte, au sens des lignes directrices de l’OMI (MSC.1/Circ.1417)***; |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>18</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 3 – sous-point b bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 4 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(b bis)***  ***le paragraphe suivant est ajouté:*** |
|  | ***Par dérogation au point a) du premier sous-paragraphe, pour des raisons d’ordre géographique, la Grèce peut établir, et mettre à jour si nécessaire, une liste de l’ensemble des routes maritimes en Grèce au lieu d’établir ou de mettre à jour une liste des zones maritimes. La Grèce utilise à cette fin les critères applicables aux classes de navires à passagers définies au paragraphe 1.*** |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>19</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 4 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 5 – paragraphe 3</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 3. Un État du port peut inspecter un navire à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse effectuant un voyage national et vérifier ses documents, conformément aux dispositions de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil\*. | 3. Un État du port peut inspecter un navire à passagers***, un transbordeur roulier*** ou un engin à passagers à grande vitesse effectuant un voyage national et vérifier ses documents, conformément aux dispositions de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil\*. |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>20</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 5 – sous-point e</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 6 – paragraphe 6</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| 6. Les navires construits dans un matériau équivalent avant ***l’entrée en vigueur*** de ***la présente directive*** respectent ses exigences au plus tard ***[5*** ans après la date mentionnée au deuxième alinéa de l’article 2, paragraphe 1].; | 6. Les navires construits dans un matériau équivalent avant ***[la date de transposition visée au deuxième alinéa*** de ***l’article 2, paragraphe 1]*** respectent ses exigences au plus tard ***[insérer la date: cinq*** ans après la date mentionnée au deuxième alinéa de l’article 2, paragraphe 1].; |

**</Amend>**

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>21</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 5 – sous-point e bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 6 – paragraphe 6 bis (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(e bis)*** ***Le paragraphe 6 bis suivant est ajouté:*** |
|  | ***6 bis.*** ***Par dérogation au paragraphe 6, un État membre qui compte, à la date du [date de l’entrée en vigueur], plus de 60 navires à passagers construits en alliage d’aluminium battant son pavillon peut, jusqu’au [insérer la date: 8 ans après la date de transposition visée au deuxième alinéa de l’article 2, paragraphe 1], exempter des dispositions de la présente directive des navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d’aluminium, à condition que le niveau de sécurité ne soit pas compromis et que tout navire à passagers exempté ait été construit avant le [date de transposition visée au deuxième alinéa de l’article 2, paragraphe 1] et soit exploité exclusivement entre des ports de l’État membre en question.*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>22</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 8 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 4 – alinéa 4 bis (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***«Toutes ces mesures s’appliquent à tous les navires à passagers de la même classe et aux engins exploités dans les mêmes conditions spécifiées, sans discrimination quant à leur pavillon ni à la nationalité ou au lieu d’établissement de leur exploitant.»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>23</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 8 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 4 – alinéa 4 ter (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***«Les mesures visées au paragraphe 3 ne s’appliquent que tant que le navire ou l’engin est exploité dans les conditions spécifiées.»*** |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>24</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 8 – sous-point b</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 9 – paragraphe 4 – alinéa 5</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| Les mesures visées aux deuxième et quatrième alinéas sont notifiées au moyen d’une base de données établie ***et*** tenue à jour par la Commission ***à cet effet***. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l’article 10 bis, des actes délégués concernant les ***conditions*** d’accès à cette base de données.»; | Les mesures visées aux deuxième et quatrième alinéas sont notifiées au moyen d’une base de données établie ***à cet effet,*** tenue à jour ***et présentée*** par la Commission ***sur un site accessible au public***. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l’article 10bis, des actes délégués concernant les ***modalités détaillées*** d’accès à cette base de données.»; |

</Amend>

<Amend>Amendement <NumAm>25</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 14</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 14 – paragraphe 1</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| «1. En ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, l’Union présente des propositions à l’OMI en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser les règles de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, contenant des points laissés à l’appréciation de l’administration, afin d’établir des interprétations harmonisées de ces règles et d’adopter les amendements correspondants.***»*** | «1. En ce qui concerne les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, l’Union présente des propositions à l’OMI en vue d’accélérer les travaux en cours, au sein de l’OMI, pour réviser ***et pour améliorer*** les règles de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, contenant des points laissés à l’appréciation de l’administration, afin d’établir des interprétations harmonisées de ces règles et d’adopter les amendements correspondants. |

</Amend>

**<Amend>Amendement**  **<NumAm>26</NumAm>**

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Article 1 – point 14 bis (nouveau)</Article>

<DocAmend2>Directive 2009/45/CE</DocAmend2>

<Article2>Article 15 – paragraphe 1 bis (nouveau)</Article2>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
|  | ***(14 bis)*** ***À l’article 15, le paragraphe suivant est ajouté:*** |
|  | ***Les sanctions tiennent notamment compte de la gravité, de la durée et du caractère intentionnel de la violation, et sont alourdies en cas de facteurs aggravants.*** |

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

EXPOSÉ DES MOTIFS

**Proposition de la Commission:**

La directive 2009/45/CE établit des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers neufs ou existants construits en acier ou autre matériau équivalent et les engins à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux dans les États membres de l’Union européenne. Elle met en œuvre à l’échelon de l’Union les dispositions de la convention SOLAS de l’OMI, qui établit les exigences techniques détaillées pour la construction, la stabilité, les machines, les installations électriques, la prévention incendie et l’équipement de sauvetage des navires à passagers, c’est-à-dire des navires qui transportent plus de douze passagers. Dans l’Union, la flotte de navires à passagers effectuant des voyages nationaux compte environ 3175 embarcations, qui naviguent dans différentes zones maritimes classées dans la directive et environ 900 bateaux qui naviguent uniquement dans des zones portuaires.

La révision des règles actuelles fait suite à un bilan de qualité de la législation actuelle en matière de sécurité des navires à passagers, effectué par la Commission et qui incluait la consultation des États membres et des parties intéressées. Ce bilan a révélé que certaines ambiguïtés des dispositions juridiques avaient provoqué des divergences dans leur interprétation par les autorités nationales, en particulier au sujet de la couverture ou non par la directive des navires plus petits et de certaines catégories de navires. La proposition de la Commission vise à faire la lumière sur les dispositions concernées et à les simplifier. Plus particulièrement, la directive révisée comportera les modifications suivantes:

 l’exclusion de tous les navires à passagers d’une longueur inférieure à 24 mètres, existants ou nouveaux, pour lesquels les normes pertinentes en matière de sécurité relèvent de la compétence des États membres (article 3);

 l’exclusion des navires de maintenance en mer qui transportent des travailleurs vers et depuis des installations offshore telles que les parcs éoliens ainsi que les annexes, qui sont des bateaux transportés par un navire utilisés pour transférer plus de 12 passagers d’un navire à passagers, tel qu’un navire de croisière, vers le rivage et retour (article 2);

 l’exclusion des voiliers s’ils sont équipés d’une propulsion mécanique accessoire ainsi que des bateaux de plaisance et traditionnels, tout en précisant leur définition (article 2);

 l’inclusion explicite dans son champ d’application des navires à passagers construits en aluminium en reconnaissant l’aluminium comme un matériau équivalent à l’acier (article 2).

En outre, la classification des zones maritimes, en fonction du risque pour les navires qui naviguent dans une certaine zone, est simplifiée et les critères relatifs aux refuges, où des personnes naufragées peuvent gagner la terre, sont remplacés par une référence plus claire à la distance par rapport à une ligne côtière. Une base de données doit aussi être établie par la Commission afin de collecter et de publier les notifications obligatoires des États membres concernant les exceptions et les mesures de sécurité équivalentes ou supplémentaires qu’ils pourraient adopter en relation avec les exigences de la directive à l’examen (article 14). Enfin, diverses définitions techniques sont mises à jour.

**Position de votre rapporteure**

Votre rapporteure souligne que le but premier du règlement relatif à la sécurité des navires à passagers doit être de garantir que les passagers et l’équipage puissent voyager en toute sécurité à bord des navires et des embarcations à passagers dans l’Union. La simplification proposée devrait en effet contribuer à la mise en œuvre intégrale, au suivi et à l’application des règles dans les États membres et, dès lors, contribuer à préserver un niveau de sécurité élevé.

Votre rapporteure soutient la proposition de la Commission dans son ensemble et prend acte des conclusions de la précédente évaluation REFIT, mais estime toutefois qu’il y a lieu de renforcer et de modifier la proposition dans divers domaines. Comme le prévoit la proposition, la poursuite du travail technique afin de préciser la notion de matériau équivalent devrait également faciliter la mise en œuvre des règles actualisées dans les États membres où les navires à passagers construits en aluminium effectuent des voyages nationaux.

*Orientations relatives aux normes de sécurité pour les navires plus petits et bénéficiant d’une exemption*

Les navires d’une longueur inférieure à 24 mètres sont communément utilisés pour le transport de passagers. Comme le fait également remarquer le CESE, il s’agit parfois de bateaux aux dimensions considérables qui peuvent embarquer jusqu’à 250 passagers. S’il peut être disproportionné de les soumettre aux mêmes exigences que les grands navires à passagers, il reste important de maintenir un niveau élevé de règles et de normes alors que les États membres sont les seuls compétents pour établir les règles de navigation de ces bateaux dans leurs eaux territoriales. C’est pourquoi votre rapporteure suggère que la Commission présente des orientations destinées aux États membres, aux industriels du secteur et aux exploitants. Un tel «code des navires plus petits» facilitera la convergence des règles et des contrôles de sécurité appliqués dans les différents États membres.

Les annexes transportées par un navire sont uniquement utilisées pour transférer des passagers depuis des navires à passager (principalement des navires de croisière) vers le rivage et retour. Votre rapporteure est convaincue que ces embarcations ne devraient pas être utilisées pour d’autres types de voyages, comme les excursions touristiques littorales. Ces services devraient exclusivement être assurés par des navires qui remplissent les conditions relatives aux navires à passagers de l’État côtier. La Commission devrait dès lors évaluer la nécessité d’exigences européennes communes pour cette catégorie, qui comprendraient des dispositions contraignantes, et présenter des lignes directrices spécifiques afin de faciliter l’harmonisation des règles et des normes entre les États membres.

Les navires de maintenance en mer pour les installations offshore sont exclus du champ d’application étant donné qu’ils transportent du personnel professionnel, et non des passagers, vers les installations offshore et retour. Il n’existe à l’heure actuelle aucune norme internationalement reconnue en ce qui concerne la définition et le transport du personnel industriel. Sa définition relève de la compétence de l’OMI, c’est pourquoi votre rapporteure invite les États membres à s’engager en faveur du travail de l’OMI dans le domaine de la définition des normes de sécurité appropriées pour les navires de maintenance en mer.

Les voiliers étaient déjà exclus de la directive en tant que navires à passagers non propulsés par des moyens mécaniques. Il est désormais précisé dans les nouvelles règles que même les navires équipés d’une propulsion mécanique à usage accessoire ou d’urgence doivent être exclus. Afin de préserver un niveau de sécurité harmonisé pour les voiliers en Europe, votre rapporteure suggère que la Commission évalue et définisse les exigences communes pour cette catégorie d’embarcations dans des lignes directrices spécifiques qu’elle publiera avant 2020.

*Transparence*

La directive habilite les États membres à prendre des mesures pour améliorer les normes de sécurité afin de prendre en compte les spécificités locales, à établir des règles nationales équivalentes aux exigences de la directive ou à exempter des navires de certaines exigences dans certaines conditions de navigation (saison, moment de la journée, état de la mer, etc.). Ces mesures doivent être communiquées à la Commission et, une fois adoptées, sont aussi transmises aux autres États membres. Afin de garantir la transparence intégrale, notamment vis-à-vis du public, toute exemption, équivalence ou mesure de sécurité supplémentaire devrait être publiée sur un site internet en accès public. Les modalités générales qui régissent l’accès à la base de données et son utilisation devraient être précisées en temps voulu par la Commission au moyen d’un acte délégué approprié.

*Normes de sécurité et équipage des navires*

Afin de maintenir un niveau de sécurité élevé tout au long du trajet d’un navire à passagers, il importe de prendre en compte, outre la structure physique du navire et son équipement, le lien entre sécurité, conditions de vie et de travail et formation de l’équipage. L’humain est sans conteste un facteur essentiel dans ce processus. Votre rapporteure est convaincue que la directive devrait souligner la nécessité pour l’Union de poursuivre son approche volontariste, notamment dans le contexte international, afin de contrôler et de renforcer la dimension sociale au bénéfice des membres de l’équipage des navires.

<Date>{18/01/2017}18.1.2017</Date>

AVIS <CommissionResp>de la commission des affaires juridiques</CommissionResp>

<CommissionInt>à l’intention de la commission des transports et du tourisme</CommissionInt>

<Titre>sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers</Titre>

<DocRef>(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))</DocRef>

Rapporteur pour avis: <Depute>Joëlle Bergeron</Depute>

JUSTIFICATION SUCCINCTE

**Introduction**

La proposition de la Commission concerne la modification de la directive 2009/45/CE sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. Cette directive n’est pas très ancienne, mais a néanmoins besoin de quelques mises à jour. La directive concerne le maintien de standards élevés de sécurité pour les navires à passagers au sein de l’Union. Le niveau de sécurité étant garanti de manière harmonisée, la directive prévoit de manière assez logique la reconnaissance mutuelle des certificats de sécurité des navires. Les différentes modifications proposées sont détaillées ci-dessous par domaines.

**Simplifications de la réglementation**

La proposition de la Commission s’inscrit dans le programme REFIT, qui vise à simplifier le droit de l’Union dans la mesure du possible. Ceci inclut aussi, dans une certaine mesure, la déréglementation de certaines activités. S’il est ainsi logique que les navires à passagers soient soumis à des règles de sécurité strictes, il est apparu qu’il n’est pas nécessaire de soumettre les petit navires, c’est-à-dire ceux de moins de 24 mètres, à des règles de sécurité harmonisées parce que trop contraignantes ou non applicables. La présente proposition supprime donc la réglementation européenne pour ces petits navires, sauf ceux naviguant à grande vitesse, laissant toute liberté aux États membres pour réglementer. Les engins de plaisance sont également exclus du domaine de la directive.

Le rapporteur note que, dans le cadre du processus de simplification, bon nombre des définitions contenues dans la directive ont été adaptées aux circonstances actuelles. Initialement, la directive s’appliquait aux navires en acier et matériaux équivalents, y compris les matériaux légers, mais n’a pas été appliquée de la même manière dans tous les États membres. La proposition clarifie donc le champ d’application de la directive en ce qui concerne la définition de l’aluminium en tant que matériau équivalent et résistant autre que l’acier, afin de parvenir à des normes de sécurité communes pour ces navires.

La directive actuelle divise les zones maritimes en plusieurs secteurs en fonction de la dangerosité de la mer, et permet notamment à des navires plus légers de naviguer dans des zones proches de « refuges » côtiers. Ces refuges n’étant pas forcément faciles à localiser, ce qui compliquait le calcul des limites des zones navigables par ces navires plus légers, ce concept de refuge est aboli afin se référer de manière plus simple à la distance à la côte.

Dans le même esprit de simplification, la proposition de directive envisage l’alignement des règles de contrôle pour les navires neufs à celles applicables aux navires existants. Enfin, de nombreuses dispositions transitoires devenues sans objet sont supprimées de la directive afin d’améliorer sa lisibilité.

**Base de données**

Afin d’améliorer l’accessibilité des prescriptions nationales sur la sécurité des navires – qui peuvent encore différer dans de nombreux cas – au bénéfice des autorités de contrôle et des opérateurs de navires, la proposition envisage la création par la Commission d’une base de données sur les différentes prescriptions nationales. Cette base de données serait administrée par la Commission et accessible aux personnes concernées. Cette proposition est très utile dans la mesure où elle rend plus facile l’accès au droit, tout en laissant aux États membres la latitude de garder leurs prescriptions nationales respectives.

**Comitologie**

D’autres modifications sont proposées afin d’aligner les dispositions de la directive avec le nouveau cadre pour la comitologie posé par le traité de Lisbonne. Ainsi, les références aux actes d’exécution sont mises à jour, et la procédure réglementaire avec contrôle est supprimée en faveur des actes délégués.

Des actes délégués seront à l’avenir possibles afin de modifier certaines exigences techniques, de réguler la base de données mentionnée ci-dessus, mais aussi afin de permettre à la Commission de modérer l’application en Europe de certains accords internationaux sur la sécurité de la navigation lors de leur modification future. Le rapporteur a examiné ces aspects de la proposition avec une attention toute particulière et n’a aucune réserve à émettre sur ce nouveau pouvoir délégué.

**Conclusion**

En conclusion, le rapporteur note qu’il a procédé à un examen de la proposition de directive, qui est de nature très technique, et n’a aucune objection à relever. Les alignements au cadre juridique actuel, notamment en termes de comitologie, sont corrects, et les simplifications administratives sont appréciables.

AMENDEMENTS

La commission des affaires juridiques invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération l’amendement suivant:

<RepeatBlock-Amend><Amend>Amendement <NumAm>1</NumAm>

<DocAmend>Proposition de directive</DocAmend>

<Article>Considérant 7</Article>

|  |
| --- |
|  |
| Texte proposé par la Commission | Amendement |
| (7) Afin d’accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des prescriptions de sécurité supplémentaires, la Commission devrait créer et tenir à jour une base de données qui inclurait les mesures notifiées, sous forme de projet et ***adoptées***. | (7) Afin d’accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des exemptions, des équivalences et des prescriptions de sécurité supplémentaires, la Commission devrait créer et tenir à jour une base de données qui inclurait les mesures notifiées, sous forme de projet et ***dans leur version adoptée. Ces données devraient être accessibles au public.*** |

</Amend>

</RepeatBlock-Amend>

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

|  |  |
| --- | --- |
| **Titre** | Règles et normes de sécurité pour les navires à passagers |
| **Références** | COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD) |
| **Commission compétente au fond**       Date de l’annonce en séance | TRAN9.6.2016 |  |  |  |
| **Avis émis par**       Date de l’annonce en séance | JURI9.6.2016 |
| **Rapporteur(e) pour avis**       Date de la nomination | Joëlle Bergeron11.7.2016 |
| **Examen en commission** | 29.11.2016 |  |  |  |
| **Date de l’adoption** | 12.1.2017 |  |  |  |
| **Résultat du vote final** | +:–:0: | 1702 |
| **Membres présents au moment du vote final** | Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka |
| **Suppléants présents au moment du vote final** | Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu |
| **Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final** | Eleonora Evi, Andrey Novakov |

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

|  |  |
| --- | --- |
| **Titre** | Règles et normes de sécurité pour les navires à passagers |
| **Références** | COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD) |
| **Date de la présentation au PE** | 6.6.2016 |  |  |  |
| **Commission compétente au fond**       Date de l’annonce en séance | TRAN9.6.2016 |  |  |  |
| **Commissions saisies pour avis**       Date de l’annonce en séance | ENVI9.6.2016 | JURI9.6.2016 |  |  |
| **Avis non émis**       Date de la décision | ENVI15.6.2016 |  |  |  |
| **Rapporteurs**       Date de la nomination | Daniela Aiuto15.6.2016 |  |  |  |
| **Examen en commission** | 27.2.2017 | 10.4.2017 |  |  |
| **Date de l’adoption** | 11.4.2017 |  |  |  |
| **Résultat du vote final** | +:–:0: | 4510 |
| **Membres présents au moment du vote final** | Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| **Suppléants présents au moment du vote final** | Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen |
| **Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final** | John Stuart Agnew, Jiří Maštálka |
| **Date du dépôt** | 21.4.2017 |

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

|  |  |
| --- | --- |
| **45** | **+** |
| ALDE | Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg |
| ECR | Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Peter van Dalen |
| EFDD | Daniela Aiuto, Peter Lundgren |
| GUE/NGL | Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiří Maštálka |
| PPE | Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp |
| S&D | Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke |
| Verts/ALE | Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor |

|  |  |
| --- | --- |
| **1** | **-** |
| EFDD | John Stuart Agnew |

|  |  |
| --- | --- |
| **0** | **0** |
|  |  |

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention

1. Non encore paru au Journal officiel. [↑](#footnote-ref-1)