Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/1186

21.3.2025

**Avis du Comité économique et social européen**

# Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir grâce à des politiques d'investissement coordonnées, à des initiatives législatives, au dialogue social et à la participation de la société civile

**(avis d'initiative)**

(C/2025/1186)

Rapporteure: **Ágnes CSER**

Corapporteure: **Tanja BUZEK**



| | |
|---|---|
| Conseillers | Dimitris BIMPAS (pour la rapporteure)<br>Nikolaos KOLETSIS (pour la corapporteure) |
| Décision de l'assemblée plénière | 18.1.2024 |
| Base juridique | Article 52, paragraphe 2, du règlement intérieur |
| Compétence | Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information» |
| Adoption en section | 11.12.2024 |
| Adoption en session plénière | 22.1.2025 |
| Session plénière n° | 593 |
| Résultat du vote (pour/contre/abstentions) | 153/86/11 |



## 1. Conclusions et recommandations

1.1. L'UE et ses États membres doivent, dans le respect des valeurs fondatrices de l'Union que sont les droits humains, la liberté et la démocratie, protéger des intérêts stratégiques dans l'ensemble du domaine maritime. L'adoption de mesures coordonnées permettrait de contribuer à la viabilité à long terme des zones maritimes et de renforcer la compétitivité mondiale de l'UE et de son secteur du transport maritime. Cet objectif peut être atteint au moyen de politiques d'investissement et d'initiatives législatives plus larges visant à soutenir l'industrie et ses travailleurs, et nécessite la participation des partenaires sociaux et des organisations de la société civile.

1.2. Le CESE plaide en faveur d'une nouvelle stratégie maritime européenne reflétant l'importance du secteur pour l'économie de l'UE et le bien-être de ses citoyens. Une approche globale permettra de garantir le développement durable de l'espace maritime, de renforcer les capacités en matière de sécurité et de défense maritimes, de favoriser l'économie bleue et de promouvoir la participation active des partenaires sociaux et de la société civile ainsi que la coopération régionale et mondiale. Les recommandations du Comité visent à créer un espace maritime européen pour un transport maritime de l'UE plus compétitif et plus durable sur le plan économique, environnemental et social, encadré par des règles claires et transparentes ([1]).

1.3. Sûreté maritime: la sécurité des États membres, des citoyens et des partenaires de l'UE, ainsi que le libre accès à des liaisons maritimes sûres, sont au cœur de la stratégie et des investissements de politique publique de l'Union. Compte tenu des activités illicites existant de longue date ainsi que des menaces nouvelles et en constante évolution et de la concurrence géopolitique croissante, les politiques de la défense et des relations internationales de l'UE, ainsi que ses politiques commerciales requièrent un plan d'action immédiat.

([1]) JO C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.

1.4. Protection du milieu marin: l'utilisation durable des océans et des ressources marines dans l'UE et dans le monde va de pair avec la garantie d'une pêche durable et la promotion d'une économie bleue durable. Compte tenu de l'importance que revêtent la conservation des ressources biologiques de la mer et la santé des mers pour la survie de l'humanité, le CESE suggère d'élaborer une stratégie «De la ferme marine à la table», sur le modèle de la stratégie «De la ferme à la table» qui existe déjà.

1.5. Compétitivité: une politique maritime efficace doit également aller de pair avec un environnement concurrentiel qui libère le potentiel du secteur. Toutefois, il convient que cet objectif soit mis en balance avec la protection des entreprises et des travailleurs contre la concurrence déloyale et le dumping social.

1.6. Conditions de concurrence équitables: le CESE plaide en faveur de conditions de concurrence véritablement équitables, dans le cadre desquelles les navires ne répondant pas aux normes ne doivent pas être autorisés à opérer dans les eaux européennes et faire ainsi concurrence aux navires immatriculés sous des pavillons réputés et hautement performants. Le Comité souligne la nécessité de créer un environnement propice au changement de pavillon du tonnage contrôlé de l'Union au bénéfice de pavillons nationaux de l'UE. Le CESE invite à assurer le respect effectif et la bonne application de l'article 91 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) et à apporter davantage de clarté quant aux obligations relatives au lien substantiel qui doit exister entre le navire et l'État d'immatriculation de manière à amener les propriétaires et les pays du pavillon à rendre des comptes.

1.7. Investissements: des investissements importants seront nécessaires afin de préserver la compétitivité du transport maritime de l'Union et de faciliter sa transition vers zéro émission nette. Le CESE plaide en faveur d'un financement suffisant à long terme pour soutenir la recherche et le développement de nouvelles technologies.

1.8. Transition juste: le CESE souligne que la durabilité environnementale doit aller de pair avec la durabilité sociale et un dialogue social de qualité aux niveaux régional, national et européen. Il félicite le groupe de travail pour une transition maritime juste, qui joue un rôle de premier plan dans une transition du secteur fondée sur la collaboration.

1.9. Formation: des emplois et une formation de la main-d'œuvre de qualité contribuent à la prospérité, à la compétitivité et à l'efficacité du secteur. Au-delà de la reconversion et du perfectionnement professionnels, le maintien dans l'emploi et le recrutement des gens de mer seront essentiels pour le présent et l'avenir du secteur et le dialogue social sera un élément clé.

1.10. Un nouveau contrat social: cela passe notamment par l'application efficace de la législation existante dans le secteur et la volonté politique de prendre des initiatives législatives juridiquement contraignantes de manière à offrir aux gens de mer le même niveau de protection sociale que les personnes travaillant à terre. Le CESE invite la Commission à accorder la priorité aux mesures visant à remédier aux lacunes des régimes de protection sociale et de retraite des gens de mer et à la fatigue en mer, et à garantir l'accès aux permissions pour descendre à terre. Tant le secteur du transport maritime que l'UE et ses États membres doivent faire preuve d'ambition afin de rendre la profession plus attrayante et d'améliorer le bien-être des gens de mer.

1.11. Sécurité maritime: le CESE estime que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a un rôle crucial à jouer en contribuant de manière significative à une meilleure application de la Convention du travail maritime (CTM) et en formulant des recommandations sur les aspects sociaux dans le secteur du transport maritime. Les statistiques de l'AESM peuvent concourir à fournir des données fiables en incluant des notations dans leur base de données.

1.12. Participation des partenaires sociaux et de la société civile: le cadre unique du dialogue social européen, associé au rôle législatif de la Commission, offre à l'UE l'occasion de donner l'exemple et d'encourager l'amélioration des normes internationales. Les employeurs, les syndicats et les gouvernements doivent coopérer pour définir un nouveau contrat social pour les gens de mer et garantir le recrutement et le maintien dans l'emploi de manière à assurer l'avenir du secteur maritime.

1.13. Collaboration: seule une stratégie transversale et globale permettra d'aligner les objectifs. Le CESE propose de mettre en place un collège de commissaires permanent pour la coordination, chargé de planifier des tâches et de les contrôler, et qui assurera une coopération horizontale portant notamment sur la dimension de l'emploi.

## 2. **Nouveau mandat de la Commission**

2.1. Le paquet sur la sécurité maritime de l'UE adopté en 2023 est passé à côté de l'occasion de développer une vision globale pour l'avenir du secteur en tant qu'atout stratégique de l'Union européenne. Les politiques européennes remaniées doivent soutenir l'industrie et ses travailleurs, et tenir compte de l'importance du secteur maritime.

2.2. Le CESE se félicite que la présidente élue de la Commission, Ursula von der Leyen, ait placé la sécurité de l'UE, l'économie sociale de marché et une meilleure coopération mondiale avec les partenaires au cœur de ses orientations politiques. Les rapports de Mario Draghi et d'Enrico Letta sur la compétitivité de l'UE soulignent l'importance de nouveaux investissements qui renforceront le niveau de sécurité et la résilience de l'Union et garantiront des emplois de qualité dans les secteurs stratégiques de l'économie européenne.

2.3. Les affaires maritimes et les questions liées à la pêche et à l'eau concernent un large éventail d'initiatives politiques, qui reflètent les ambitions plus larges de la Commission européenne pour son prochain mandat ([2]) (gestion des ressources hydriques, pêche, investissements écologiques dans le transport maritime, coopération internationale en matière de contrôle des navires, etc.). Cependant, le CESE est préoccupé par le fait qu'aucun commissaire chargé d'un portefeuille pour les emplois de qualité et les droits sociaux n'ait été nommé.

2.4. Seule une stratégie maritime transversale et globale de l'UE sera en mesure d'aligner les objectifs en mettant en place un collège de commissaires permanent pour la coordination, chargé de planifier des tâches et de les contrôler, et qui assurera une coopération horizontale portant notamment sur la dimension de l'emploi.

2.5. En plus de son rôle en matière de concertation et de dialogue social, la société civile organisée doit continuer à être associée à la réalisation de ces objectifs. Le CESE assumera le rôle de partenaire avec les institutions de l'UE.

## 3. **Contexte général**

3.1. La pandémie de COVID-19 a démontré l'importance stratégique du transport maritime et de ses travailleurs, étant donné que 75 % du commerce extérieur de l'UE se déroule par voie maritime, ce qui rend essentiel d'assurer la continuité de l'approvisionnement et du commerce de denrées alimentaires et de fournitures médicales.

3.2. L'économie de l'UE dépend fortement de la sécurité des mers et des océans. Plus de 80 % du commerce mondial se fait par voie maritime, et environ deux tiers des réserves mondiales de pétrole et de gaz sont extraites offshore ou transportées par des navires. Près de 99 % des flux mondiaux de données transitent par des câbles sous-marins. La flotte maritime contrôlée par l'UE est l'une des plus grandes au monde: elle crée 2 millions d'emplois, emploie 685 000 personnes et contribue à hauteur de 54 milliards d'EUR chaque année au PIB de l'UE.

3.3. L'étude phare de 2024 sur les transports maritimes de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced) indique que 35 % de la flotte mondiale est contrôlée par des entreprises européennes, mais que 10,9 % seulement de ladite flotte naviguent sous pavillon d'un État membre de l'UE. En outre, près de 40 % des capitaines et officiers embarqués sur des navires battant pavillon européen proviennent de pays tiers, principalement d'Asie.

3.4. La sûreté maritime est une priorité essentielle pour les États membres de l'UE, en particulier ceux qui sont constamment confrontés à des violations de leurs frontières maritimes, à la pêche illégale, au trafic, à la traite de migrants, à la pollution ou à la dégradation maritimes, ou à d'autres risques de mer. Les attaques catastrophiques menées contre Nord Stream en 2022 et les attaques hybrides ciblant les infrastructures maritimes exigent de l'UE qu'elle protège et développe activement ses infrastructures critiques, qu'elle y investisse efficacement, et qu'elle renforce son autonomie stratégique dans ce secteur.

3.5. Outre la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, des menaces pour la sûreté maritime voient le jour à travers le monde, mettant en péril la sécurité de l'économie, des flux de données et des échanges commerciaux à l'échelle mondiale, ainsi que celle des acteurs du secteur maritime.

3.6. Le CESE prend note des activités des «flottes fantômes» dans les eaux européennes et les mers environnantes, et fait part de ses préoccupations vives et croissantes à leur propos. Il invite la Commission à prendre sans délai des mesures appropriées pour prévenir et limiter ces activités et soutenir les États membres qui doivent faire face aux problèmes et aux risques découlant de l'utilisation des flottes grise et noire. Ces flottes fantômes, qui constituent une grave menace pour l'environnement marin, risquent fort d'être exploitées pour contourner les sanctions internationales et de jouer un rôle actif dans la guerre hybride, en menaçant par exemple l'approvisionnement en énergie, les télécommunications et la communication de données. Elles représentent donc une menace immédiate pour la sécurité de l'Union européenne et de ses États membres. Le CESE demande que les exigences en matière de suivi et de transparence soient renforcées et que les États du pavillon soient tenus pour responsables des navires qu'ils immatriculent.

([2]) Voir les lettres de mission des commissaires désignés et les orientations politiques.

3.7. Il est dans l'intérêt de l'UE d'assurer la sécurité et la sûreté des gens de mer, conformément aux exigences de la CTM adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT), ainsi que des conventions pertinentes de l'OIT et de l'Organisation maritime internationale (OMI). Garantir leur ratification et leur application par les pays en développement doit être un objectif fondamental.

3.8. Dans ce contexte, le CESE met également l'accent sur les recommandations politiques formulées dans plusieurs de ses avis en lien avec l'espace maritime, par exemple ceux sur la stratégie «Global Gateway», la gouvernance internationale des océans et l'Arctique.

3.9. Le changement climatique, la dégradation de l'environnement dans les zones côtières et marines et la protection du milieu marin continuent d'être des défis majeurs pour la politique économique européenne et appellent une action commune coordonnée, dans le cadre de laquelle la sécurité alimentaire durable devrait bénéficier d'une attention particulière.

3.10. Une réglementation appropriée est nécessaire pour réglementer l'utilisation des fonds marins, cartographier l'exploitation minière illégale de ceux-ci et y mettre un terme, ainsi que pour mettre en œuvre l'utilisation et la surveillance réglementées des fonds marins. Le CESE plaide également en faveur de la conservation des ressources biologiques de la mer, de même que pour des mers saines, la mise en œuvre d'une stratégie «De la ferme marine à la table» et l'utilisation durable des océans et des ressources marines en Europe et dans le monde, de manière à garantir une pêche durable et à favoriser une économie bleue durable.

## 4. **Défis en matière de sécurité, de sûreté et de durabilité**

4.1. Compte tenu des nouvelles menaces qui pèsent sur la sûreté maritime, l'objectif stratégique de l'UE devrait être de mettre en œuvre des politiques aux niveaux national, européen et régional afin de renforcer la sécurité du bloc, d'intensifier ses efforts visant à préserver la paix et la stabilité, d'assurer la sécurité du commerce maritime et de protéger les infrastructures maritimes critiques.

4.2. La protection de nos océans, du milieu marin et de nos fonds marins est une condition préalable à une politique maritime efficace, et il est indispensable d'assurer la sûreté de l'environnement maritime mondial pour libérer le potentiel d'une économie bleue durable.

4.3. La sûreté et la sécurité maritimes ne peuvent et ne devraient être réalisées qu'au moyen de politiques d'investissement coordonnées ciblant ces objectifs. À cet égard, quelques domaines clés peuvent être cités:

— Il convient de promouvoir le développement durable, l'UE jouant un rôle de premier plan dans la neutralité climatique, la transition écologique et la politique d'investissement connexe.

— La sûreté, la sécurité et la compétitivité maritimes nécessitent des partenariats appropriés, non seulement avec les organisations internationales, mais aussi avec les côtes, les ports, les autorités, les citoyens européens et non européens et leurs organisations.

— L'éducation et la formation continues sont essentielles pour les opérateurs économiques, les gens de mer, le personnel portuaire, les pouvoirs publics et les citoyens.

## 5. **Emplois de qualité et droits des gens de mer**

5.1. La durabilité du secteur du transport maritime de l'UE dépend de la capacité de cette dernière à continuer de former des gens de mer de qualité. Le CESE estime que, pour rester compétitif sur le marché du travail européen, le secteur du transport maritime doit proposer des emplois de qualité et faire des navires un lieu de travail sûr, pratiquant une tolérance zéro à l'égard de l'intimidation et du harcèlement et où les gens de mer bénéficient de conditions de rémunération et de travail équitables ainsi que des droits et des protections qu'ils méritent. Le Comité est d'avis qu'il existe un risque réel que les professions maritimes restent insuffisamment attrayantes pour les jeunes générations européennes si l'image du secteur et les normes de travail à bord ne sont pas progressivement améliorées.

5.2. Le CESE appelle de ses vœux un changement de la situation réelle des gens de mer et une coopération plus large entre les gouvernements et les partenaires sociaux sur des problèmes systémiques de longue date afin d'améliorer la durabilité sociale, l'inclusion, la diversité et l'équité. Cela suppose notamment l'application efficace de la législation existante dans le secteur et la volonté politique de prendre des initiatives législatives juridiquement contraignantes afin, par exemple, de remédier aux lacunes dans les régimes de protection sociale et de retraite des gens de mer et à la fatigue en mer, de garantir l'accès aux permissions pour descendre à terre et de donner la priorité aux données sur les gens de mer.

5.3. Le transport maritime de l'UE est principalement international et effectué par des tiers, et les normes techniques du secteur sont réglementées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour en assurer le bon fonctionnement tant au niveau international qu'au sein de l'UE, il est nécessaire d'améliorer les contrôles dans le cadre de la CTM 2006 et le respect de celle-ci. Le CESE estime que l'AESM a un rôle crucial à jouer s'agissant de contribuer de manière significative à une meilleure application de la législation et de donner suite aux recommandations de l'étude de la Commission sur *les aspects sociaux du secteur du transport maritime* (2020).

5.4. Toutefois, le caractère mondial et le cadre international du transport maritime ne signifient pas nécessairement que les conditions d'emploi des gens de mer ne peuvent être réglementées qu'à ce niveau. Le CESE encourage l'UE et ses États membres à mettre en œuvre des réformes de leur système national de transport maritime lorsqu'ils constatent et reconnaissent la nécessité d'agir.

5.5. Le CESE plaide en faveur d'un nouveau contrat social pour les gens de mer qui aille au-delà des normes internationales minimales et reconnaisse les employeurs décents qui font plus que simplement respecter les règles. Les gens de mer sont exclus de plusieurs actes législatifs horizontaux relatifs au travail. Le Comité est préoccupé par le fait que les gens de mer sont devenus une catégorie de travailleurs ayant moins de droits que toute autre catégorie de travailleurs dans l'UE.

5.6. Le CESE invite instamment la Commission à aussi apporter son soutien à un appel mondial en faveur d'un «nouveau contrat social fondé sur le dialogue social, les droits des travailleurs, une transition juste vers une économie verte et de nouvelles technologies» afin de mener l'industrie maritime mondiale «vers un avenir sûr, équitable et centré sur l'humain» ([3]).

5.7. Le CESE souligne l'importance de disposer de registres de qualité et de gens de mer qualifiés pour maintenir un niveau élevé de sûreté maritime européenne. Des registres de l'Union de qualité et des gens de mer suffisamment qualifiés, formés et certifiés peuvent préparer le terrain à cette fin. Le Comité note également les faiblesses mises en évidence dans les registres des pays tiers non conformes aux normes.

## 6. **Politiques d'investissement et compétitivité du secteur**

6.1. Le CESE souligne l'importance de gérer durablement les ressources marines et de coordonner les investissements et les développements de projets des États membres dans les espaces maritimes. Les investissements dans des infrastructures maritimes durables et innovantes comprennent la modernisation des ports et un financement à long terme suffisant pour la recherche et le développement de nouvelles technologies vertes. Une version adaptée de la finance verte qui pourrait également être examinée et appliquée aux investissements dans le secteur maritime («finance bleue») devrait inclure des critères tels que la préservation de l'eau, la durabilité des stocks halieutiques, la résilience maritime et les conditionnalités sociales. Une tendance à la baisse des prêts consentis par les banques européennes au secteur du transport maritime pourrait entraîner de nouvelles pertes de compétitivité dans l'Union par rapport aux pays tiers.

6.2. Pour préserver la compétitivité du transport maritime de l'UE et faciliter sa transition vers zéro émission nette, des investissements importants seront nécessaires. Le rapport Draghi estime que les besoins d'investissement pour le seul transport maritime s'élèveront à environ 40 milliards d'EUR chaque année de 2031 à 2050. Il va de soi qu'il faudra faire appel à des fonds publics pour atteindre ces niveaux. Cependant, le CESE plaide en faveur de conditionnalités sociales qui respectent les droits des travailleurs et les principes d'une transition juste.

6.3. La décarbonation du secteur entraîne non seulement des coûts de transition élevés, mais crée aussi une incertitude quant à la disponibilité et à l'utilisation sûre des carburants de substitution. Le secteur maritime doit mettre sur pied sans tarder des initiatives visant à garantir l'accès aux ressources énergétiques à faible intensité de carbone, ainsi que la disponibilité et la sûreté des technologies industrielles, conformément à ces objectifs. Les efforts qu'il déploie doivent être appuyés par des mécanismes de soutien et d'incitation, ainsi que par un cadre réglementaire cohérent tant à l'échelle de l'UE qu'au niveau international. Il convient de mettre l'accent sur le développement et l'innovation et sur la garantie d'une production suffisante et sûre pour répondre aux besoins de l'industrie et assurer la compétitivité du marché européen.

6.4. Le CESE préconise que les États du pavillon soient tenus de respecter les obligations internationales qui leur incombent en vertu des conventions et des règles maritimes internationales. Si certains registres internationaux sont de bonne qualité, nombre d'entre eux sont considérés comme non conformes aux normes. Les registres du pavillon ne devraient pas être autorisés à exercer leurs activités en tant qu'entreprises.

([3]) Le directeur général de l'OIT prononce un discours à l'occasion de l'ouverture du sommet «Les gens de mer à l'horizon 2050» aux Philippines, juin 2023.

6.5. Le CESE plaide en faveur de conditions de concurrence véritablement équitables reposant sur le respect effectif et une application stricte des normes internationales, afin de protéger le transport maritime de l'UE contre les registres non conformes aux normes. Le Comité souligne la nécessité de créer un environnement propice au changement de pavillon du tonnage contrôlé de l'Union au bénéfice de pavillons nationaux de l'UE. Les navires ne répondant pas aux normes ne doivent pas pouvoir opérer dans les eaux européennes. Ces pratiques créent des conditions de concurrence inégales et désavantagent les armateurs qui adhèrent à des réglementations plus strictes et à des normes plus exigeantes dans leur pays d'origine et dans le reste du monde.

6.6. La CNUDM requiert l'existence d'un lien substantiel entre le navire et l'État d'immatriculation et exige que l'État du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon (articles 91 et 94). Le CESE invite à assurer le respect effectif et la bonne application de l'article 91 de la CNUDM, et estime qu'il est nécessaire d'apporter davantage de clarté quant aux obligations relatives à un tel lien substantiel de manière à amener les autorités, les armateurs et les pays du pavillon à rendre des comptes.

## 7. **Une transition juste dans le secteur maritime**

7.1. La durabilité environnementale et la durabilité sociale doivent aller de pair pour assurer la transition vers les carburants de substitution et les nouvelles technologies d'une manière juste, équitable et globale. Cette transition ne sera possible que si les gens de mer sont associés de manière significative au processus à tous les niveaux. À cet égard, il importe également de prévoir un développement ou une amélioration adéquats des compétences, de même que des transitions entre emplois, le cas échéant.

7.2. À la suite de l'adoption en 2023 de la stratégie de l'OMI sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) des navires, les États membres de l'OMI doivent assurer une transition sûre et saine de la flotte mondiale vers un niveau zéro d'émission nette de GES, à l'horizon 2050 ou aux alentours de cette date. Cela suppose également l'élaboration d'un cadre réglementaire pour la manipulation sûre des futurs combustibles marins à bord des navires. Les mesures à moyen terme visent à donner à la flotte mondiale les incitations nécessaires, tout en contribuant à l'égalité de concurrence et à une transition juste et équitable.

7.3. Le groupe de travail pour une transition maritime juste a été constitué par des syndicats de gens de mer, des armateurs et des organes des Nations unies, parmi lesquels l'OMI, le Pacte mondial et l'OIT, afin de veiller à ce que la réponse apportée par le secteur du transport maritime à l'urgence climatique place les gens de mer et les communautés au cœur de la solution. Il s'agit d'un exemple rare où le secteur maritime lui-même montre la voie à suivre grâce à la collaboration. Un plan d'action commun en 10 points recense les principales étapes en vue d'une transition juste pour les gens de mer.

7.4. Pour les gens de mer, une transition juste signifie d'accorder la priorité à la santé et la sécurité, une conception centrée sur l'humain, des formations et des équipages sûrs. Pour l'industrie, le changement structurel est synonyme d'une transition réglementée et planifiée qui suppose notamment de respecter coûte que coûte l'objectif de limitation de l'augmentation de la température à 1,5 °c. Il s'agira donc de réfléchir à la chaîne d'approvisionnement du transport maritime dans son ensemble et de se soucier de l'équité à tous les niveaux: s'attacher activement à augmenter le nombre de femmes dans la population des gens de mer et veiller à ce que la transition profite aux pays du Sud et ne se fasse pas à leur détriment.

7.5. Le CESE fait observer que de nombreuses réponses sont fournies dans les lignes directrices de l'OIT pour une transition juste de 2015, concernant notamment des mécanismes de dialogue social entre les gouvernements et les organisations de travailleurs et d'employeurs tout au long des processus d'élaboration des politiques à tous les niveaux.

## 8. **Formations**

8.1. Les transitions écologique et numérique auront une incidence considérable sur la vie professionnelle des travailleurs de la mer dans tous les secteurs, et un soutien de l'Union et des États membres en faveur de leur formation professionnelle sera nécessaire. Le rapport Draghi estime à potentiellement 250 000 le nombre de gens de mer dans l'UE susceptibles d'être concernés dans les années à venir, tandis que 800 000 gens de mer dans le monde nécessiteraient une formation supplémentaire d'ici le milieu des années 2030, selon les dernières recherches commandées par le groupe de travail pour une transition maritime juste. Au-delà de la reconversion et du perfectionnement professionnels, le maintien dans l'emploi et le recrutement des gens de mer seront essentiels pour le présent et l'avenir du secteur.

8.2. Le CESE voit dans le développement rapide des technologies, qui nécessite une mise à jour continue des programmes d'enseignement, l'un des principaux défis à relever.

8.3. Un réexamen des normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) est en cours, mais il s'agit d'un processus lent. La réponse à apporter à ces défis requiert une collaboration entre les établissements d'enseignement, les décideurs politiques, les parties prenantes du secteur et la communauté au sens large.

9. **Dialogue social et participation de la société civile**

9.1. Il est absolument essentiel d'associer les communautés et les partenaires sociaux concernés à la prise de décision, afin de s'assurer que les avantages sociaux du développement durable soient répartis de manière équitable et que les projets aient un impact à long terme. À cette fin, des politiques maritimes spécifiques et un dialogue social continu seront nécessaires pour garantir que les emplois dans les zones maritimes offrent des conditions de travail décentes et une protection sociale adéquate.

9.2. Le CESE collabore avec ses partenaires pour promouvoir le développement durable des espaces maritimes et assure la représentation de la société civile afin de garantir une prise de décision inclusive et de mettre au point des mécanismes participatifs.

9.3. Le CESE recommande d'investir dans le renforcement des connaissances et dans des réseaux pour les parties prenantes du secteur et la société civile, de manière à leur permettre de participer au processus décisionnel.

10. **Observations spécifiques**

10.1. Le CESE recommande d'œuvrer en faveur d'une approche plus intégrée et d'une coopération renforcée entre les parties prenantes des ports et de la navigation intérieure, au bénéfice du commerce, de la compétitivité et des économies locales.

10.2. Il convient d'encourager la coopération internationale dans le domaine de la recherche marine à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE. Le CESE souligne l'importance de la coopération régionale dans les régions de la Méditerranée, de la mer du Nord, de l'Arctique et de la mer Baltique. Il est essentiel de soutenir les projets transfrontaliers et de mettre en place des cadres de coopération entre les acteurs européens et internationaux.

10.3. Le recours aux outils du mécanisme de protection civile de l'Union pour protéger l'environnement maritime en cas de catastrophes, d'attaques, d'accidents ou d'autres menaces devrait être considéré comme important pour améliorer le niveau de réaction de l'UE aux crises «bleues».

10.4. Il importe de soutenir les initiatives locales qui contribuent à protéger les écosystèmes marins et à garantir le bien-être des communautés, ce qui pourrait également favoriser la création de plateformes où les communautés locales, les organisations de la société civile et d'autres parties prenantes pourraient avoir leur mot à dire dans les décisions relatives aux espaces maritimes.

10.5. Il convient enfin de garantir la transparence et la responsabilité dans les projets d'investissement maritime afin que la société civile puisse surveiller leurs incidences environnementales et sociales.

Bruxelles, le 22 janvier 2025.

*Le président*
*du Comité économique et social européen*
Oliver RÖPKE

*ANNEXE*

Les amendements suivants, qui ont recueilli au moins un quart des suffrages exprimés, ont été rejetés au cours des débats:

**AMENDEMENT 5**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 5.1**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| La durabilité du secteur du transport maritime de l'UE dépend de la capacité de cette dernière à continuer de former des gens de mer de qualité. Le CESE estime que, pour rester compétitif sur le marché du travail européen, le secteur du transport maritime doit ***proposer*** des emplois de qualité ***et faire des*** navires ***un lieu*** de travail sûr***, pratiquant*** une tolérance zéro à l'égard de l'intimidation et du | La durabilité du secteur du transport maritime de l'UE dépend de la capacité de cette dernière à continuer de former des gens de mer de qualité. Le CESE estime que, pour rester compétitif sur le marché du travail européen, le secteur du transport maritime doit ***continuer à fournir*** des emplois de qualité***, tout en garantissant que les*** navires ***offrent des lieux*** de travail ***sûrs, caractérisés par*** une |

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| harcèlement ***et où les*** gens de mer ***bénéficient de conditions de rémunération et de travail équitables*** ainsi que des droits et des protections qu'ils méritent. Le Comité ***est d'avis qu'il existe un risque réel*** que les professions maritimes ***restent insuffisamment attrayantes pour*** les jeunes générations européennes ***si*** l'image du secteur et les normes de travail à bord ne ***sont pas*** progressivement ***améliorées***. | tolérance zéro à l'égard de l'intimidation et du harcèlement***. Les*** gens de mer ***devraient bénéficier d'une rémunération équitable,*** de conditions de travail ***décentes*** ainsi que des droits et des protections qu'ils méritent. Le Comité ***souligne*** que les professions maritimes ***auront du mal à attirer*** les jeunes générations européennes***, à moins que*** l'image du secteur ***ne soit redorée, que l'aveuglement à l'égard du fait maritime ne soit combattu,*** et ***que*** les normes de travail à bord ne ***soient maintenues et*** progressivement ***enrichies***. |

**Exposé des motifs**

a) Le transport maritime propose déjà des emplois de qualité et bien rémunérés, tant à bord qu'à terre.

b) L'aveuglement à l'égard du fait maritime constitue un problème majeur, qui rend la profession de marin moins attrayante. Bien des gens ignorent le rôle essentiel que joue le secteur maritime dans leur vie quotidienne et les vastes perspectives de carrière offertes dans ce domaine. Le texte devrait en faire état de manière explicite. En outre, attirer les jeunes générations représente un enjeu complexe, qui dépend de divers facteurs, notamment démographiques, socio-économiques et géographiques, et ne se résume pas aux normes de travail régissant le secteur.

c) Le texte devrait aussi mentionner que des normes sont déjà en place en matière de travail décent. Le terme «enrichies» est plus précis que «améliorées», certaines mises à jour des normes existantes étant la conséquence d'avancées technologiques et opérationnelles (par exemple, l'accès à l'internet).

**Résultat du vote**

| | |
|---|---|
| Voix pour: | 92 |
| Voix contre: | 124 |
| Abstentions: | 17 |

**AMENDEMENT 6**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 5.2**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio

RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Le CESE appelle de ses vœux un changement de la situation réelle des gens de mer et une coopération plus large entre les gouvernements et les partenaires sociaux sur des problèmes systémiques de longue date afin d'améliorer la durabilité sociale, l'inclusion, la diversité et l'équité. Cela suppose notamment l'application ***efficace*** de la législation existante dans le secteur ***et la volonté politique de prendre des initiatives législatives juridiquement contraignantes afin***, par exemple, de remédier aux lacunes dans les régimes de protection sociale et de retraite des gens de mer ***et à*** la fatigue en mer, de ***garantir*** l'accès aux permissions pour descendre à terre et de donner la priorité aux données sur les gens de mer. | Le CESE appelle de ses vœux un changement de la situation réelle des gens de mer et une coopération plus large entre les gouvernements et les partenaires sociaux sur des problèmes systémiques de longue date afin d'améliorer la durabilité sociale, l'inclusion, la diversité et l'équité. Cela suppose notamment ***d'assurer la bonne mise en œuvre et*** l'application ***adéquate*** de la législation existante dans le secteur***, d'incorporer en temps utile, dans le droit de l'Union, les normes adoptées par l'OIT, ou encore***, par exemple, de remédier aux ***éventuelles*** lacunes dans les régimes de protection sociale et de retraite des gens de mer***, ainsi que de veiller à la bonne mise en œuvre des réglementations en vigueur pour prévenir*** la fatigue en mer, de ***faciliter*** l'accès aux permissions pour descendre à terre et de donner la priorité aux données sur les gens de mer. |

**Exposé des motifs**

Le passage supprimé répète le contenu du paragraphe 1.10, qui fait déjà l'objet d'une proposition d'amendement.

**Résultat du vote: en corrélation avec l'amendement 18**

Voix pour: 100

Voix contre: 130

Abstentions: 11

**AMENDEMENT 7**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 5.3**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios

KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Le transport maritime de l'UE est principalement international et effectué par des tiers, et les normes techniques du secteur sont réglementées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour ***en assurer le bon fonctionnement*** tant au niveau international qu'au sein de l'UE, il est nécessaire ***d'améliorer les contrôles dans le cadre de*** la CTM 2006 ***et le respect de celle-ci***. ***Le CESE estime que l'AESM a un rôle crucial à jouer s'agissant de contribuer de manière significative à une meilleure application de la législation et de donner suite aux recommandations de l'étude de la Commission sur les aspects sociaux du secteur du transport maritime (2020).*** | Le transport maritime de l'UE est principalement international et effectué par des tiers, et les normes techniques du secteur sont réglementées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour ***exercer des activités*** tant au niveau international qu'au sein de l'UE, il est nécessaire de se conformer à la CTM 2006. |

**Exposé des motifs**

a) Une reformulation s'imposait pour que la deuxième phrase ait un sens.

b) Le texte supprimé fait écho à une proposition formulée par le Parlement européen lors des négociations sur la directive relative au respect des obligations par les États du pavillon. Ce passage n'a pas été retenu dans la version révisée de la directive, telle qu'elle a été approuvée lors des négociations en trilogue avant d'être adoptée en novembre 2024. Le remettre sur le tapis quelques mois plus tard revient à faire fi de la décision prise par les organes législatifs.

**Résultat du vote: en corrélation avec l'amendement 19**

Voix pour: 91

Voix contre: 145

Abstentions 8

**AMENDEMENT 8**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 5.4**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| ***Toutefois, le caractère mondial et le cadre international du transport maritime ne signifient pas nécessairement que les conditions d'emploi des gens de mer ne peuvent être réglementées qu'à ce niveau.*** Le CESE encourage l'UE et ses États membres à mettre en œuvre des réformes de leur système national de transport maritime lorsqu'ils constatent et reconnaissent la nécessité d'agir. | Le CESE encourage l'UE et ses États membres à mettre en œuvre des réformes de leur système national de transport maritime lorsqu'ils constatent et reconnaissent la nécessité d'agir ***tout en respectant pleinement le cadre réglementaire international, et notamment les règles de la CNUDM relatives à la juridiction de l'État du pavillon***. |

**Exposé des motifs**

Il convient de procéder à cette suppression et à cet ajout, faute de quoi le texte pourrait être interprété comme invitant indûment les États membres à étendre leur législation nationale aux navires étrangers en visite, ce qui contrevient à l'article 94 de la CNUDM, qui prévoit ce qui suit: «[t]out État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon». 2. En particulier tout État: […] b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.»

**Résultat du vote**

Voix pour: 90

Voix contre: 141

Abstentions: 8

**AMENDEMENT 9**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 5.5**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Le CESE ***plaide en faveur d'un nouveau contrat social pour les gens de mer qui aille au-delà des normes internationales minimales et reconnaisse*** les employeurs décents qui font plus que simplement respecter les règles. ***Les gens de mer sont exclus de plusieurs actes législatifs horizontaux relatifs au travail. Le Comité est préoccupé par le fait que les gens de mer sont devenus une catégorie de travailleurs ayant moins de droits que toute autre catégorie de travailleurs dans l'UE.*** | Le CESE apprécie à leur juste valeur les employeurs décents qui font plus que simplement respecter les règles. |

**Exposé des motifs**

a) La référence à un «nouveau contrat social» devrait être supprimée pour les raisons exposées au paragraphe 1.10.

b) Si les gens de mer étaient autrefois exclus de la législation horizontale de l'UE en matière de travail, ce n'est plus le cas depuis l'adoption de la directive 2015/1794, qui a modifié les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE et 2001/23/CE en ce qui concerne les gens de mer.

c) L'affirmation selon laquelle les gens de mer sont «une catégorie de travailleurs ayant moins de droits que toute autre catégorie de travailleurs dans l'UE» est dénuée de fondement. Elle perpétue des conceptions dépassées de la profession maritime, qui trouvent leur origine au siècle dernier et contribuent de manière injuste à la rendre moins attrayante, en plus d'être inexactes sur le plan des faits.

**Résultat du vote**

| | |
|---|---|
| Voix pour: | 91 |
| Voix contre: | 138 |
| Abstention: | 9 |

**AMENDEMENT 10**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 5.6**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Le CESE invite instamment la Commission à aussi apporter son soutien à un appel mondial en faveur d'***un*** «***nouveau contrat social fondé sur le dialogue social, les droits des travailleurs,*** une transition juste vers une économie verte et de nouvelles technologies» afin de mener l'industrie maritime mondiale «vers un avenir sûr, équitable et centré sur l'humain»[1]. | Le CESE invite instamment la Commission à aussi apporter son soutien à un appel mondial en faveur d'«une transition juste vers une économie verte et de nouvelles technologies» afin de mener l'industrie maritime mondiale «vers un avenir sûr, équitable et centré sur l'humain»[1]. |
| [1] Le directeur général de l'OIT prononce un discours à l'occasion de l'ouverture du sommet «Les gens de mer à l'horizon 2050» aux Philippines, juin 2023. | [1] Le directeur général de l'OIT prononce un discours à l'occasion de l'ouverture du sommet «Les gens de mer à l'horizon 2050» aux Philippines, juin 2023. |

**Exposé des motifs**

La référence à un «nouveau contrat social» devrait être supprimée pour les raisons exposées au paragraphe 1.10.

**Résultat du vote**

Voix pour: 90

Voix contre: 144

Abstention: 5

**AMENDEMENT 11**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 6.1**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi

TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Le CESE souligne l'importance de gérer durablement les ressources marines et de coordonner les investissements et les développements de projets des États membres dans les espaces maritimes. Les investissements dans des infrastructures maritimes durables et innovantes comprennent la modernisation des ports et un financement à long terme suffisant pour la recherche et le développement de nouvelles technologies vertes. ***Une version adaptée de la finance verte qui pourrait également être examinée et appliquée aux investissements dans le secteur maritime («finance bleue») devrait inclure des critères tels que la préservation de l'eau, la durabilité des stocks halieutiques, la résilience maritime et les conditionnalités sociales.*** Une tendance à la baisse des prêts consentis par les banques européennes au secteur du transport maritime pourrait entraîner de nouvelles pertes de compétitivité dans l'Union par rapport aux pays tiers. | Le CESE souligne l'importance de gérer durablement les ressources marines et de coordonner les investissements et les développements de projets des États membres dans les espaces maritimes. Les investissements dans des infrastructures maritimes durables et innovantes comprennent la modernisation des ports et un financement à long terme suffisant pour la recherche et le développement de nouvelles technologies vertes. Une tendance à la baisse des prêts consentis par les banques européennes au secteur du transport maritime pourrait entraîner de nouvelles pertes de compétitivité dans l'Union par rapport aux pays tiers. |

**Exposé des motifs**

Le texte supprimé évoque le concept d'une taxinomie sociale et d'autres critères supplémentaires dont l'application est mal définie. Il faut noter que plusieurs raisons expliquent que les recommandations de la plateforme de l'UE sur la finance durable n'aient pas été adoptées en ce qui concerne une taxinomie sociale. La classification d'une activité comme étant «durable» ou «préjudiciable» sur le plan social est largement tributaire du contexte et souvent déterminée par les cadres nationaux, y compris les mécanismes de concertation sociale. En outre, parmi les objectifs potentiels d'une taxinomie sociale, beaucoup ne relèvent pas de la compétence de l'UE, tels que ceux liés aux négociations collectives et aux salaires, ce qui risque d'en faire un outil inadapté par son caractère prescriptif et détaillé. En outre, le texte supprimé pourrait avoir des retombées plus larges qui n'ont pas été examinées de manière approfondie.

**Résultat du vote**

Voix pour: 92

Voix contre: 142

Abstentions: 6

**AMENDEMENT 12**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 6.2**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris

GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Pour préserver la compétitivité du transport maritime de l'UE et faciliter sa transition vers zéro émission nette, des investissements importants seront nécessaires. Le rapport Draghi estime que les besoins d'investissement pour le seul transport maritime s'élèveront à environ 40 milliards d'EUR chaque année de 2031 à 2050. Il va de soi qu'il faudra faire appel à des fonds publics pour atteindre ces niveaux. Cependant, le CESE plaide en faveur ***de conditionnalités sociales qui respectent les*** droits des travailleurs ***et les principes d'une transition juste***. | Pour préserver la compétitivité du transport maritime de l'UE et faciliter sa transition vers zéro émission nette, des investissements importants seront nécessaires. Le rapport Draghi estime que les besoins d'investissement pour le seul transport maritime s'élèveront à environ 40 milliards d'EUR chaque année de 2031 à 2050. Il va de soi qu'il faudra faire appel à des fonds publics pour atteindre ces niveaux. Cependant, le CESE plaide en faveur ***d'une transition juste, opérée dans le respect des*** droits des travailleurs. |

**Exposé des motifs**

La référence à des «conditionnalités sociales» devrait être supprimée pour les raisons exposées au paragraphe 6.1.

**Résultat du vote**

Voix pour: 98

Voix contre: 140

Abstentions: 3

**AMENDEMENT 13**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 6.3**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| La décarbonation du secteur entraîne non seulement des coûts de transition élevés, mais crée aussi une incertitude quant à la disponibilité et à l'utilisation sûre des carburants de substitution. ***Le secteur maritime doit*** mettre sur pied sans tarder des initiatives visant à garantir l'accès aux ressources énergétiques à faible intensité de carbone, ainsi que la disponibilité et la sûreté des technologies industrielles, conformément à ces objectifs. Les efforts qu'il déploie doivent être appuyés par des mécanismes de soutien et d'incitation, ainsi que par un cadre réglementaire cohérent tant à l'échelle de l'UE qu'au niveau international. Il convient de mettre l'accent sur le développement et l'innovation et sur la garantie d'une production suffisante et sûre pour répondre aux besoins de l'industrie et assurer la compétitivité du marché européen. | La décarbonation du secteur entraîne non seulement des coûts de transition élevés, mais crée aussi une incertitude quant à la disponibilité et à l'utilisation sûre des carburants de substitution. ***Les producteurs et fournisseurs de carburant, les chantiers navals, les fabricants de moteurs et les parties prenantes concernées doivent*** mettre sur pied sans tarder des initiatives visant à garantir l'accès aux ressources énergétiques à faible intensité de carbone, ainsi que la disponibilité et la sûreté des technologies industrielles, conformément à ces objectifs. Les efforts qu'il déploie doivent être appuyés par des mécanismes de soutien et d'incitation, ainsi que par un cadre réglementaire cohérent tant à l'échelle de l'UE qu'au niveau international. Il convient de mettre l'accent sur le développement et l'innovation et sur la garantie d'une production suffisante et sûre pour répondre aux besoins de l'industrie et assurer la compétitivité du marché européen. |

**Exposé des motifs**

Le libellé initial ne tenait pas compte du fait que le secteur maritime dépend de parties prenantes extérieures qui produisent des carburants et technologies neutres en carbone, y compris des moteurs de navires et des systèmes de propulsion plus propres. En effet, les armateurs ne sont ni producteurs de carburants ni fabricants de navires ou de moteurs.

**Résultat du vote**

Voix pour: 92

Voix contre: 142

Abstentions: 8

**AMENDEMENT 16**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 1.2**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Le CESE plaide en faveur d'une nouvelle stratégie maritime européenne reflétant l'importance du secteur pour l'économie de l'UE et le bien-être de ses citoyens. Une approche globale permettra de garantir le développement durable de l'espace maritime, de renforcer les capacités en matière de sécurité et de défense maritimes, de favoriser l'économie bleue et de promouvoir la participation active des partenaires sociaux et de la société civile ainsi que la coopération régionale et mondiale. Les recommandations du Comité visent à créer ***un espace*** maritime ***européen*** pour un transport maritime de l'UE plus compétitif et plus durable sur le plan économique, environnemental et social, encadré par des règles claires et transparentes[1]. | Le CESE plaide en faveur d'une nouvelle stratégie maritime européenne reflétant l'importance du secteur pour l'économie de l'UE et le bien-être de ses citoyens. Une approche globale permettra de garantir le développement durable de l'espace maritime, de renforcer les capacités en matière de sécurité et de défense maritimes, de favoriser l'économie bleue et de promouvoir la participation active des partenaires sociaux et de la société civile ainsi que la coopération régionale et mondiale. Les recommandations du Comité visent à créer ***une stratégie*** maritime ***européenne*** pour un transport maritime de l'UE plus compétitif et plus durable sur le plan économique, environnemental et social, encadré par des règles claires et transparentes[1]. |
| [1] JO C 876 du 8.12.2023, p. 35. | [1] JO C 876 du 8.12.2023, p. 35. |

**Exposé des motifs**

Il convient de remplacer le terme d'«espace» par celui de «stratégie» (comme cela figure dans le titre de l'avis) afin de tenir compte du caractère international du transport maritime de l'UE. Le mot «espace» limite la portée du texte au transport maritime intérieur de l'Union, lequel ne représente qu'une fraction du transport maritime de cette dernière.

**Résultat du vote**

| | |
|---|---|
| Voix pour: | 90 |
| Voix contre: | 146 |
| Abstentions: | 5 |

**AMENDEMENT 18**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 1.10**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| ***Un nouveau contrat social***: ***cela*** passe notamment par l'application efficace de la législation existante dans le secteur et ***la volonté politique de prendre des initiatives législatives juridiquement contraignantes*** de manière à ***offrir aux*** gens de mer ***le même*** niveau de protection sociale ***que les*** personnes travaillant à terre. Le CESE invite la Commission à accorder la priorité aux mesures visant à ***remédier aux*** lacunes des régimes de protection sociale et de | ***Dimension sociale***: ***celle-ci*** passe notamment par l'application efficace de la législation existante dans le secteur et ***par l'incorporation en temps utile des normes internationales dans la législation de l'Union,*** de manière à ***garantir que les*** gens de mer ***jouissent d'un*** niveau de protection sociale ***identique, ou aussi équivalent que possible, à celui des*** personnes travaillant à terre. Le CESE invite la Commission à accorder la priorité aux mesures |

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| retraite des gens de mer ***et à*** la fatigue en mer, et à ***garantir*** l'accès aux permissions pour descendre à terre. Tant le secteur du transport maritime que l'UE et ses États membres doivent faire preuve d'ambition afin de rendre la profession plus attrayante et d'améliorer le bien-être des gens de mer. | visant à ***repérer les*** lacunes des régimes de protection sociale et de retraite des gens de mer***, à assurer la bonne mise en œuvre des réglementations en vigueur pour prévenir*** la fatigue en mer, et à ***faciliter*** l'accès aux permissions pour descendre à terre. Tant le secteur du transport maritime que l'UE et ses États membres doivent faire preuve d'ambition afin de rendre la profession plus attrayante et d'améliorer le bien-être des gens de mer. |

**Exposé des motifs**

a) Le terme «nouveau contrat social» fait écho aux récentes discussions d'ordre théorique qui ont eu lieu au sein de l'OIT à la suite de la pandémie de COVID-19 et suppose qu'un nouveau contrat social s'impose pour remédier aux crises mondiales, aux inégalités et aux systèmes obsolètes. Une telle approche vise à intégrer les questions d'emploi, de développement durable et de protection sociale en garantissant l'égalité des droits pour tous, et à plaider en faveur d'un changement complet à l'échelle mondiale plutôt que de se concentrer sur un domaine précis, comme le secteur maritime, ou sur une nation en particulier. La terminologie relative à un «nouveau contrat social» renvoie aux relations entre les gouvernements et leurs citoyens, et non aux secteurs de l'industrie. Dès lors, il n'est pas justifié d'évoquer la nécessité d'un «nouveau contrat social» au niveau de l'UE et il conviendrait plutôt de faire référence à une «dimension sociale».

b) Le secteur maritime, en particulier, est unique en ce qu'il dispose de normes minimales du travail détaillées et applicables dans le monde entier, ainsi que d'un mécanisme international pour définir un salaire minimum, garantissant ainsi un travail décent et une rémunération équitable pour les gens de mer. Entrée en vigueur en 2013, la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 a été ratifiée par plus d'une centaine d'États et son application incombe aux États du pavillon et aux États du port à l'échelle mondiale. Au niveau de l'UE, cette convention est mise en œuvre dans le cadre d'accords, conclus par les partenaires sociaux et avalisés par des directives du Conseil, qui établissent un cadre minimal pour les législations nationales.

c) La CTM de 2006 instaure un mécanisme d'examen périodique (biennal ou triennal), par lequel les gouvernements et les partenaires sociaux (armateurs et gens de mer) discutent des modifications qui pourraient être apportées à la convention. Ce processus trouve son pendant au niveau de l'UE dans la préparation, par les États membres, des réunions de l'OIT relatives à l'examen de la CTM, notamment sur la base d'une consultation des partenaires sociaux. Le prochain examen de la CTM est prévu en avril 2025. Toutefois, l'OIT a adopté, en 2016, 2018 et 2022, des amendements à la CTM de 2006 qui n'ont pas encore été intégrés dans le droit de l'Union. L'UE devrait s'atteler en priorité à cette incorporation plutôt que de chercher à prendre des initiatives juridiquement contraignantes indéterminées. En outre, il convient de noter que si la protection sociale à bord des navires doit être encouragée et garantie, elle ne saurait être comparable à celle des personnes travaillant à terre, car le contexte et les conditions sont totalement différents (s'agissant, par exemple, de la fourniture de soins médicaux à bord).

d) Concernant la fatigue: les réglementations internationales relatives aux heures de travail et de repos des marins, ainsi que les lignes directrices de 2019 de l'OMI visant à prévenir la fatigue des gens de mer, sont déjà en place et devraient être correctement mises en œuvre et appliquées.

**Résultat du vote: en corrélation avec l'amendement 6**

Voix pour: 100

Voix contre: 130

Abstentions: 11

**AMENDEMENT 19**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 1.11**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis

BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Supprimer:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| ***Sécurité maritime: le CESE estime que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) a un rôle crucial à jouer en contribuant de manière significative à une meilleure application de la Convention du travail maritime (CTM) et en formulant des recommandations sur les aspects sociaux dans le secteur du transport maritime. Les statistiques de l'AESM peuvent concourir à fournir des données fiables en incluant des notations dans leur base de données.*** | |

**Exposé des motifs**

Le texte supprimé fait écho à une proposition examinée lors des négociations sur la directive relative au respect des obligations par les États du pavillon. Ce passage n'a pas été retenu dans la version révisée de la directive, telle qu'elle a été approuvée et adoptée en novembre 2024. Le remettre sur le tapis quelques mois plus tard revient à faire fi de la décision prise par les organes législatifs.

**Résultat du vote: en corrélation avec l'amendement 7**

Voix pour: 91

Voix contre: 145

Abstentions: 11

**AMENDEMENT 20**

**TEN/832**

**Vers une stratégie maritime de l'UE: voguer vers l'avenir**

**Paragraphe 1.12**

**Proposé par:**

ANGELOVA Milena
ANTONIOU Michalis
BARCELÓ DELGADO Andrés
CATSAMBIS Constantine
CHAMPAS Panagiotis
DEGUARA Jason
DE MÛELENAERE Robert
DIMITRIADIS Dimitris
GAVRILOVS Vitālijs
HOŠTÁK Martin
IOANNIDIS Athanasios
KOLYVAS Ioannis
KRAWCZYK Jacek
KROPP Thomas
MALLIA Stefano
MASTANTUONO Alena
MAVROMMATIS Manthos
NOWACKI Marcin
PAIDAS Ioannis
PUECH D'ALISSAC Arnold
REALE Maurizio
RIZZO Benjamin
SÄKKINEN Teppo
SAMMUT BONNICI Dolores
STOEV Georgi
TEDER Reet
VARDAKASTANIS Ioannis
VERNICOS George
VON BROCKDORFF Philip
YIAPANIS Anastasis

**Modifier comme suit:**

| Avis de section | Amendement |
|---|---|
| Participation des partenaires sociaux et de la société civile: le cadre unique du dialogue social européen, ***associé au rôle législatif de*** la Commission, offre à l'UE l'occasion de donner l'exemple et d'encourager l'amélioration des normes internationales. Les employeurs, les syndicats et les gouvernements doivent coopérer pour ***définir un nouveau contrat social pour les gens de mer et*** garantir le recrutement et le maintien dans l'emploi de manière à assurer l'avenir du secteur maritime. | Participation des partenaires sociaux et de la société civile: le cadre unique du dialogue social européen, ***soutenu par*** la Commission, offre à l'UE l'occasion de donner l'exemple et d'encourager l'amélioration des normes internationales. Les employeurs, les syndicats et les gouvernements doivent coopérer pour garantir le recrutement et le maintien dans l'emploi de manière à assurer l'avenir du secteur maritime. |

**Exposé des motifs**

a) La Commission européenne est un organe exécutif et non législatif.

b) Le terme «nouveau contrat social» devrait être supprimé pour les raisons exposées au paragraphe 1.10.

**Résultat du vote**

| | |
|---|---|
| Voix pour: | 105 |
| Voix contre: | 136 |
| Abstentions: | 4 |