

Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>2012/0065(COD)</p>	Procédure terminée
<p>Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE</p> <p>Voir aussi Directive 2009/13/EC 2008/2660(RSP) Voir aussi 2012/0062(COD)</p> <p>Sujet</p> <p>3.20.03.01 Sécurité maritime 4.15.04 Main-d'oeuvre, mobilité et conversion professionnelles, conditions de travail 4.15.15 Santé et sécurité au travail, médecine</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	EMPL Emploi et affaires sociales	S&D BERÈS Pervenche Rapporteur(e) fictif/fictive PPE ÖRY Csaba ALDE DE BACKER Philippe Verts/ALE LAMBERT Jean ECR MCINTYRE Anthea	20/04/2012
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE BACH Georges	18/06/2012
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	3271	15/11/2013
	Transports, télécommunications et énergie	3193	29/10/2012
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
23/03/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0134	Résumé
29/03/2012	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/06/2012	Débat au Conseil	3171	Résumé

29/10/2012	Débat au Conseil	3193	
24/01/2013	Vote en commission, 1ère lecture		
13/02/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0037/2013	Résumé
13/03/2013	Résultat du vote au parlement		
13/03/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0080/2013	Résumé
08/10/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0397/2013	Résumé
15/11/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
20/11/2013	Signature de l'acte final		
20/11/2013	Fin de la procédure au Parlement		
10/12/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2012/0065(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Voir aussi Directive 2009/13/EC 2008/2660(RSP) Voir aussi 2012/0062(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	EMPL/7/09197

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2012)0134	23/03/2012	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE494.689	17/09/2012	EP	
Amendements déposés en commission		PE498.018	06/11/2012	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE494.836	28/11/2012	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0037/2013	13/02/2013	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		T7-0080/2013	13/03/2013	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0397/2013	08/10/2013	EP	Résumé
Projet d'acte final		00043/2013/LEX	20/11/2013	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux

[IPEX](#)

Commission européenne

[EUR-Lex](#)**Acte final**[Directive 2013/54](#)[JO L 329 10.12.2013, p. 0001](#) Résumé

Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE

OBJECTIF : établir des dispositions visant à garantir que les États membres s'acquittent de manière efficace des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, et de vérifier que les navires battant leur pavillon respectent la directive 2009/13/CE.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime (CTM), dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.

La CTM prévoit des droits étendus et une protection au travail pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et de l'État du pavillon de leur navire. Elle poursuit le double objectif d'assurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer et de garantir une concurrence loyale pour des armateurs de qualité. Elle définit les droits des gens de mer à des conditions de travail décentes dans une série de domaines et a été élaborée de manière que l'on puisse l'appliquer à l'échelle mondiale, la comprendre facilement, la mettre à jour et la faire respecter de façon homogène.

La décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 a autorisé les États membres à ratifier la convention. Les États membres devraient la ratifier au plus vite.

La directive 2009/13/CE du Conseil met en œuvre l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifie la directive 1999/63/CE.

La directive 2009/13/CE a été adoptée sur la base de l'article 155 du traité. Étant donné que les accords conclus en vertu de l'article 155 du traité et devant être mis en œuvre par des décisions du Conseil peuvent exclusivement couvrir des questions définies à l'article 153 du traité, certaines dispositions de la convention relatives aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la convention ne pouvaient pas faire partie de l'accord social mis en œuvre par la directive 2009/13/CE. Il convient d'intégrer ces dispositions dans le droit de l'Union au moyen de la présente directive.

La présente proposition est étroitement liée à la [proposition de directive](#) du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port.

ANALYSE D'IMPACT : une vaste consultation publique organisée en juin 2011 a permis aux États membres et aux parties prenantes d'exprimer leur point de vue.

De l'avis général, il était nécessaire d'actualiser la législation relative à l'État du pavillon et à l'État du port afin d'assurer le respect des exigences fixées par la CTM. Des effets positifs spécifiques ont été identifiés: renforcement de la sécurité maritime, amélioration de la qualité des transports maritimes, conditions de concurrence plus équitables entre opérateurs UE et hors UE et entre pavillons UE et hors UE. Les parties intéressées ont également mentionné l'amélioration de la qualité des emplois pour tous les gens de mer.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

CONTENU : la première responsabilité des États est le pavillon national des navires. Les États du pavillon sont tenus de veiller à ce que leurs navires soient conformes aux normes acceptées par les États du pavillon en vertu des législations et conventions internationales, notamment les normes minimales internationales. La directive 2009/21/CE vise à garantir que le pavillon de chaque État membre de l'UE est en règle (pas sur la liste noire, etc.), à intégrer dans le droit de l'Union le système d'audit des États du pavillon établi par l'Organisation maritime internationale (OMI) et à introduire la certification de la qualité des administrations maritimes nationales.

La présente proposition poursuit des objectifs différents. Elle ne renvoie pas aux procédures de l'OMI mais fixe des principes permettant de contrôler l'application de la directive 2009/13/CE en reprenant quelques-unes des normes de la CTM. Dans un souci de clarté, il est proposé d'avoir un texte distinct complétant la directive 2009/21/CE sur l'État du pavillon.

Concrètement, la proposition :

- garantit que les États du pavillon de l'UE s'acquittent de leurs responsabilités dans l'application et le contrôle de l'application de la directive 2009/13/CE.
- reprend la définition des termes «navire» et «armateur» utilisée dans la CMT et dans la directive 2009/13/CE, de manière à éviter toute divergence entre les normes et les mesures d'exécution.
- établit l'obligation pour l'État du pavillon d'établir des mécanismes d'inspection et de veiller à ce que ses navires respectent la directive 2009/13/CE.
- traite des qualifications professionnelles et à l'indépendance du personnel chargé de vérifier que les points couverts par la directive 2009/13/CE sont correctement appliqués à bord des navires battant pavillon des États membres concernés.
- concerne les plaintes à bord de navires battant pavillon de l'UE et établit les principes et la procédure que doit suivre le personnel compétent des États du pavillon.

En complément des [déclarations politiques conjointes](#), la Commission examine actuellement s'il est nécessaire de présenter des documents explicatifs accompagnant la notification des mesures de transposition au cas par cas. En vertu du principe de proportionnalité et pour éviter un surcroît de charge administrative, il a été jugé que des documents explicatifs ne se justifiaient pas dans le cadre de la présente proposition. La présente proposition ne comprend donc pas de considérant sur des documents explicatifs.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition na aucune incidence sur le budget de l'Union.

Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE

Le Conseil a pris note de l'état des travaux sur deux propositions de directives définissant les responsabilités des États du pavillon, d'une part, et [des États du port](#), d'autre part, pour ce qui est de la mise en uvre de la convention du travail maritime adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT).

Les instances préparatoires du Conseil n'ont entamé que récemment les débats sur les propositions de la Commission. Le rapport sur l'avancement des travaux élaboré par la présidence montre que, d'une manière générale, les États membres ont bien accueilli les propositions, encore qu'ils aient fait part de préoccupations en ce qui concerne :

- l'absence d'analyses d'impact;
- la nécessité d'éviter d'imposer une charge administrative supplémentaire aux administrations publiques et à l'industrie du transport maritime en cette période de crise économique;
- la nécessité d'aligner davantage le texte des projets de directives sur celui de la CTM 2006 en y introduisant, dans certains cas, son libellé exact.

Certaines délégations ont mis en avant certaines questions figurant dans le rapport sur l'avancement des travaux.

Proposition relative aux États du pavillon :

- Une demande a été formulée pour que l'on prévoie la possibilité d'exempter les navires plus petits des inspections périodiques.
- Une délégation a demandé que le champ d'application de la directive soit élargi, estimant qu'il devrait couvrir également des questions telles que les responsabilités des armateurs, les procédures de certification des navires, les sociétés de mise à disposition de personnel, la sécurité sociale et les niveaux d'effectifs minimaux.
- En ce qui concerne le délai de transposition, un certain nombre de délégations ont demandé qu'il soit porté à 18 mois au lieu des 12 mois proposés par la Commission.

La présidence approfondira la réflexion sur la question de savoir s'il convient de prévoir davantage de souplesse à propos des contrôles et des mécanismes de surveillance concernant les petits navires (moins de 200 GT). Elle proposera également d'étendre de 12 à 18 mois le délai de transposition, comme le demandent des délégations.

Les ministres ont invité les instances préparatoires du Conseil à poursuivre l'examen des propositions.

Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE

La commission de l'emploi et des affaires sociales a adopté le rapport de Pervenche BERÈS (S&D, FR) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en uvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Niveau de protection des travailleurs : les députés souhaitent préciser que l'application et/ou l'interprétation de la directive à l'examen ne saurait en aucun cas aboutir à une réduction du niveau de protection dont bénéficient actuellement les travailleurs en vertu de la législation de l'Union.

Accord entre partenaires sociaux : la directive 2009/13/CE du Conseil met en œuvre l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime. Les députés estiment que l'accord conclu par les partenaires sociaux annexé à la directive 2009/13/CE devrait être mentionné dans la présente directive car il contient la substance de la convention du travail maritime qui se trouve transposée en droit de l'UE.

Les amendements proposés visent à aligner aussi fidèlement que possible la directive à l'examen sur la convention du travail maritime.

Contrôle et certification de conformité : les amendements consistent à transposer la règle 5.1.1 de la convention du travail maritime, de façon à veiller à ce que chaque État s'acquitte de ses responsabilités en ce qui concerne les navires qui battent son pavillon.

Dans ce cadre, chaque État membre devrait en particulier établir un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont conformes aux normes de la convention à bord des navires battant son pavillon. L'intervalle entre les inspections ne devrait pas dépasser trois ans.

Habilitation des organismes reconnus (règle 5.1.2 de la convention du travail maritime) : les députés proposent d'inclure dans la proposition une référence expresse aux dispositions très spécifiques de la convention en vue de faire en sorte que les organismes reconnus et leur personnel accomplissent leur mission de surveillance de la meilleure manière possible.

Chaque État membre devrait fournir au Bureau international du travail la liste régulièrement mise à jour des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom. La liste indiquerait les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer.

Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime (règle 5.1.3 de la convention du travail maritime) : les députés proposent d'introduire une disposition exigeant des navires battant pavillon d'un État membre qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime, ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation nationale ou des mesures mettant en œuvre l'accord conclu par les partenaires sociaux annexé à la directive 2009/13/CE.

Inspection et mise en application (règle 5.1.4 de la convention du travail maritime) : les amendements stipulent que chaque État membre devrait disposer d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon. Les États membres devraient désigner à cet effet des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant. Les inspecteurs, munis des pouvoirs appropriés, seraient autorisés :

- à monter à bord des navires battant le pavillon de l'État membre;
- à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées; et
- à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la directive 2009/13/CE.

Les inspecteurs auraient l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler. L'autorité compétente de chaque État membre devrait tenir des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires et publier un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5 de la convention du travail maritime) : les députés suggèrent d'incorporer des dispositions plus détaillées en matière de plaintes. Les États membres devraient par exemple :

- exiger qu'il existe à bord des navires battant leur pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la directive 2009/13/CE ;
- interdire et sanctionner toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

Les procédures devraient viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer pourraient porter plainte directement auprès du capitaine.

Les gens de mer auraient le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et devraient recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire.

Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre (règle 5.3 de la convention du travail maritime) : les amendements proposés ont pour objet de veiller à ce que les États membres mettent en œuvre leurs responsabilités concernant le recrutement et le placement ainsi que la protection sociale de leurs gens de mer.

Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE

Le Parlement européen a adopté des amendements à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente et le vote sur la résolution législative a été reporté à une séance ultérieure.

Les amendements adoptés en séance plénière visent à aligner aussi fidèlement que possible la directive à l'examen sur les règles, normes et principes directeurs de la convention du travail maritime (CTM) de 2006. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Niveau de protection des travailleurs : le Parlement souhaite préciser que l'application et/ou l'interprétation de la directive ne saurait en aucun cas aboutir à une réduction du niveau de protection dont bénéficient actuellement les travailleurs en vertu de la législation de l'Union. Il insiste également pour que l'accord conclu par les partenaires sociaux annexé à la directive 2009/13/CE soit mentionné dans la présente directive car il contient la substance de la CTM qui se trouve transposée en droit de l'UE.

Contrôle et certification de conformité : les amendements consistent à transposer la règle 5.1.1 de la CTM, de façon à veiller à ce que chaque État s'acquitte de ses responsabilités en ce qui concerne les navires qui battent son pavillon.

Dans ce cadre, chaque État membre devrait en particulier établir un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont conformes aux normes de la convention à bord des navires battant son pavillon.

Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, attesterait, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'État membre du pavillon et que les prescriptions de la directive 2009/13/CE concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

L'intervalle entre les inspections ne devrait pas dépasser trois ans.

Habilitation des organismes reconnus (règle 5.1.2 de la CTM) : les députés proposent d'inclure dans la proposition une référence expresse aux dispositions très spécifiques de la convention en vue de faire en sorte que les organismes reconnus et leur personnel accomplissent leur mission de surveillance de la meilleure manière possible.

Toute habilitation accordée en matière d'inspection devrait autoriser au moins l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'État du port le lui demande.

Chaque État membre devrait fournir au Bureau international du travail la liste régulièrement mise à jour des organismes reconnus qu'il a habilités à agir en son nom. La liste indiquerait les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer.

Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime (règle 5.1.3 de la convention du travail maritime) : le Parlement propose d'introduire une disposition exigeant des navires battant pavillon d'un État membre qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail maritime, ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation nationale ou des mesures mettant en œuvre l'accord conclu par les partenaires sociaux annexé à la directive 2009/13/CE.

Inspection et mise en application (règle 5.1.4 de la CTM) : les amendements stipulent que chaque État membre devrait disposer d'un système d'inspection périodique des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant son pavillon. Les États membres devraient désigner à cet effet des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant. Les inspecteurs, munis des pouvoirs appropriés, seraient autorisés :

- à monter à bord des navires battant le pavillon de l'État membre;
- à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées; et
- à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la directive 2009/13/CE.

Les inspecteurs auraient l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler. Pour toute inspection effectuée, ils devraient soumettre un rapport à l'autorité compétente de l'État membre. Cette dernière devrait tenir des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires et publier un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5 de la CTM) : le Parlement suggère d'incorporer des dispositions plus détaillées en matière de plaintes. Les États membres devraient par exemple :

- exiger qu'il existe à bord des navires battant leur pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la directive 2009/13/CE ;
- interdire et sanctionner toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

Les procédures devraient viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer pourraient porter plainte directement auprès du capitaine.

Les gens de mer auraient le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et devraient recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire.

Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre (règle 5.3 de la CTM) : les amendements proposés ont pour objet de veiller à ce que les États membres mettent en œuvre leurs responsabilités concernant le recrutement et le placement ainsi que la protection sociale de leurs gens de mer.

Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE

Le Parlement européen a adopté par 599 voix pour, 54 contre et 15 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne

(ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

Le rapport avait été renvoyé en commission lors de la séance du 13 mars 2013.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Alignement sur la convention du travail maritime, 2006 : la directive devrait garantir que les États membres s'acquittent des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006).

On entend par «passages pertinents de la MLC 2006», les passages de la MLC 2006 dont le contenu peut être considéré comme correspondant aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE.

Il est précisé que la MLC 2006 fixe des normes mondiales minimales afin de préserver le droit de tous les gens de mer à des conditions de vie et de travail décentes, indépendamment de leur nationalité et indépendamment du pavillon des navires à bord desquels ils servent, et afin d'établir des conditions égales pour tous.

Contrôle de conformité : les États membres devraient établir des mécanismes de mise en application et de contrôle efficaces et appropriés, y compris les inspections périodiques, afin de satisfaire aux exigences des passages pertinents de la MLC 2006.

Les États membres auraient la possibilité :

- d'adapter les mécanismes de contrôle, y compris les inspections, pour tenir compte des conditions spécifiques relatives aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux ;
- d'habilitier des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre État membre dont ils reconnaissent qu'ils possèdent la capacité, la compétence et l'indépendance suffisantes pour réaliser des inspections. Dans tous les cas, un État membre conserverait la pleine responsabilité de l'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer concernés à bord des navires battant le pavillon dudit État membre.

Des objectifs et des normes clairs pour l'administration de leurs systèmes d'inspection devraient être définis.

Personnel chargé du contrôle de conformité : le personnel devrait posséder la formation, les compétences, les attributions, l'autorité juridique pleine et entière, le statut et l'indépendance nécessaires pour pouvoir vérifier et assurer le respect des passages pertinents de la MLC 2006.

Les inspecteurs seraient habilités à prendre des mesures pour interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.

Toute habilitation accordée en matière d'inspection devrait autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des manquements qu'il a constatés quant aux conditions de vie et de travail des gens de mer, et à effectuer des inspections à cet égard si l'État du port le lui demande.

Chaque État membre devrait fournir au Bureau international du travail la liste actualisée des organismes reconnus habilités à agir en son nom.

Procédures de plainte à bord : chaque État membre devrait prévoir l'établissement de procédures de plainte à bord. Le personnel qui examine ces plaintes ou en a connaissance devrait préserver la confidentialité de la source de toute plainte ou réclamation.

Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre : au plus tard 5 ans après la date d'entrée en vigueur de la directive, la Commission ferait rapport sur la mise en œuvre et l'application de la règle 5.3 de la MLC 2006 concernant les responsabilités du fournisseur de main d'œuvre. Le cas échéant, le rapport pourrait comprendre des propositions de mesures visant à améliorer les conditions de vie et de travail dans le secteur maritime.

Accord Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)/Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006: responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE

OBJECTIF : définir les responsabilités de l'État du port en ce qui concerne l'application de la convention du travail maritime adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.

CONTENU : la directive établit des dispositions visant à garantir que les États membres s'acquittent de l'obligation qui leur incombe, en tant qu'États du pavillon, de vérifier que les navires battant leur pavillon respectent les dispositions de la directive 2009/13/CE, qui a transposé dans le droit de l'UE une part importante de la convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006).

Cette convention de l'OIT fixe des normes mondiales minimales afin de préserver le droit de tous les gens de mer à des conditions de vie et de travail décentes, indépendamment de leur nationalité et indépendamment du pavillon des navires à bord desquels ils servent, et afin d'établir des conditions égales pour tous.

La directive de 2009, qui met en œuvre un accord entre les partenaires sociaux de l'Union relatif à la convention, ne couvre pas la mise en application. La nouvelle directive, qui intègre une partie des dispositions de la Convention du travail maritime relatives à la mise en application, prévoit ce qui suit :

Contrôle de conformité : les États membres doivent veiller à l'établissement de mécanismes de mise en application et de contrôle efficaces, y compris des inspections périodiques, afin de garantir que les conditions de vie et de travail des gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon satisfont et continuent à satisfaire aux exigences de la MLC 2006.

Les mécanismes de contrôle pourront être adaptés pour tenir compte des conditions spécifiques relatives aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

Personnel chargé du contrôle de conformité : la directive prévoit que le personnel responsable de la des inspections et de la surveillance doit avoir les compétences professionnelles et l'indépendance nécessaires.

Conformément à la MLC 2006, les inspecteurs seront habilités à prendre les mesures appropriées pour interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.

Procédures de plainte : chaque État membre devra prévoir l'établissement de procédures de plainte à bord. Le personnel qui examine ces plaintes ou en a connaissance devra préserver la confidentialité de la source de toute plainte ou réclamation.

Rapports : au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission fera rapport sur la mise en uvre et l'application de la règle 5.3 de la MLC 2006 concernant les responsabilités du fournisseur de main-d'uvre. Le rapport pourra comprendre des propositions de mesures visant à améliorer les conditions de vie et de travail dans le secteur maritime.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 30.12.2013.

TRANSPOSITION : au plus tard le 31.03.2015.