

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

2012/0065(COD) - 23/03/2012 - Document de base législatif

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 n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.