

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) - 13/02/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

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 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 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.