

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) - 13/03/2013 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

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.