

Contrôle par l'État du port: alignement de la directive sur les exigences de la convention du travail maritime

2012/0062(COD) - 02/07/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 679 voix pour, 20 contre et 13 abstentions, une résolution législative sur 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.

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 :

Application de la directive : les amendements visent à aligner plus rigoureusement le texte de la directive relative au contrôle par l'État du port sur celui de **la convention du travail maritime (CTM) de 2006** adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) le 23 février 2006 à Genève.

La directive amendée fait également référence : i) à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS 2001); ii) à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention «hydrocarbures de soute»).

Niveau de protection du droit social : selon le texte amendé, les mesures adoptées afin d'appliquer la directive ne doivent pas entraîner une réduction, par rapport à la situation existante dans chaque État membre, du niveau général de protection que le droit social de l'Union garantit aux gens de mer dans les domaines auxquels s'applique la directive.

Si l'autorité compétente de l'État du port constate, lorsqu'elle met en œuvre ces mesures, une violation manifeste du droit de l'Union à bord de navires battant pavillon d'un État membre, elle devra en informer immédiatement toute autre autorité compétente concernée afin que de nouvelles mesures soient prises, s'il y a lieu.

Inspections: les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention visée à la directive devront veiller à **ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention**. Ce navire devra être soumis à une inspection plus détaillée, conformément aux procédures mises en place par le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port signé à Paris le 26 janvier 1982.

Rapport d'inspection au capitaine : lorsqu'il est constaté, à la suite d'une inspection plus détaillée, que les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM 2006, **l'inspecteur devra porter immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les anomalies constatées** et les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Plaintes : les amendements renforcent les clauses relatives à la **confidentialité des plaintes** pour réduire le risque que les gens de mer se sentent freinés dans leur démarche de dépôt de plainte par crainte d'avoir à subir par la suite des conséquences négatives. Ainsi, l'identité du plaignant ne devra pas être révélée au capitaine ni à l'armateur concerné.

Le texte stipule qu'une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) pourra être déposée auprès d'un inspecteur du port dans lequel le navire du marin fait escale. Dans ce cas, **l'inspecteur devra entreprendre une enquête initiale et pourra également procéder à une inspection plus détaillée.** Le cas échéant, l'inspecteur devra s'employer à favoriser un règlement de la plainte à bord du navire.

Lorsqu'une plainte n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément à la directive, l'État du port devra transmettre **une copie du rapport de l'inspecteur au directeur général du Bureau international du travail.** Les organisations de gens de mer et d'armateurs concernées de l'État du port devront également être informées. En outre, l'État du port devra transmettre régulièrement **les statistiques et les informations relatives aux plaintes** ayant fait l'objet d'un règlement au directeur général du Bureau international du travail.

Suppression des anomalies et immobilisation du navire : lorsque les conditions de vie et de travail à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou que des anomalies constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la CTM 2006 (y compris les droits des gens de mer), l'autorité compétente de l'État du port du lieu où le navire est inspecté devra faire en sorte **que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.** L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation ne sera levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies ou que l'autorité compétente aura marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies.

En cas d'immobilisation, l'autorité compétente devra informer immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire.

Par ailleurs, si un navire est empêché de naviguer pour avoir enfreint de manière grave et répétée les prescriptions de la CTM 2006, (y compris les droits des gens de mer), l'autorité compétente devra le notifier immédiatement à l'État du pavillon.

Mise en œuvre : lorsqu'elle adopte des actes d'exécution, la Commission devra tenir compte des compétences spécialisées et de l'expérience acquise dans le cadre du système d'inspection dans l'Union et s'appuyer sur les compétences spécialisées du mémorandum d'entente de Paris.