

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) - 08/10/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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'habiliter 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.