

# E 3917

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 25 juillet 2008

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 25 juillet 2008

## **TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Proposition de directive du Conseil** portant mise en oeuvre de l'accord conclu par l'Association 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.

COM (2008) 422 FINAL.

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES  
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

<b>INTITULE</b>	
<p><i>COM (2008) 422 final</i>  <b>Proposition de directive du Conseil</b> portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association 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.</p>	
<b>N A T U R E</b>	S.O. Sans Objet
	<b>L</b> Législatif
	N.L. Non Législatif
Date d'arrivée au Conseil d'Etat :	<p><b>Observations :</b></p> <p>Il s'agit d'une proposition de directive portant mise en oeuvre d'un accord collectif pour les marins pris pour l'application de la convention OIT sur le travail maritime de 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, sur les points suivants :</p> <p>1° Extension du champ d'application, outre les personnes "employées ou engagées" à celles "travaillant à bord d'un navire" ;</p> <p>2° Définition plus large de l'armateur et augmentation des responsabilités des personnes à qui il a confié la responsabilité de l'exploitation du navire ;</p> <p>3° Ajout, pour l'interdiction du travail de nuit des moins de 18 ans, du cas où le travail risque de compromettre leur santé ou leur sécurité, et nouvelle rédaction ;</p> <p>4° Précision sur le contenu du certificat médical attestant que le marin est médicalement apte à exercer ses fonctions ;</p> <p>5° Augmentation de 28 à 30 jours civils du droit à congés payés.</p>
Date de départ du Conseil d'Etat :	<p>Ces dispositions relèvent du domaine des principes fondamentaux du droit du travail et par suite de la compétence du législateur.</p>
10/07/2008	
23/07/2008	



CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 8 juillet 2008

11588/08

SOC	415
TRANS	234
MAR	100

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,  
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 4 juillet 2008

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant

---

**Objet: Proposition de directive du Conseil portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association 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**

---

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2008) 422 final. <sup>1</sup>

p.j. : COM(2008) 422 final

---

<sup>1</sup> Cette proposition est accompagnée du document de travail des Services de la Commission SEC(2008) 2184 repris au doc. 11517/08 ADD 3.



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 2.7.2008  
COM(2008) 422 final

Proposition de

**DIRECTIVE DU CONSEIL**

**portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association 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**

(présentée par la Commission)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

La présente proposition a pour objet de mettre en œuvre l'accord concernant la convention du travail maritime, 2006, conclu le 19 mai 2008 par les organisations représentant les employeurs et les travailleurs du secteur des transports maritimes (l'Association des armateurs de la Communauté européenne, ci-après «l'ECSA», et la Fédération européenne des travailleurs des transports, ci-après «l'ETF»).

La Commission estime que l'intégration des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, dans le droit communautaire est un moyen de renforcer l'attractivité du travail maritime pour les gens de mer européens, contribuant ainsi à la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité et à l'émergence d'un environnement mondial plus juste, dans l'intérêt de toutes les parties concernées.

- **Contexte général**

Le secteur des transports maritimes exerce ses activités à l'échelle mondiale. Aussi est-il fondamental de définir et d'appliquer, au niveau mondial, des normes minimales en ce qui concerne les conditions de travail, de santé et de sécurité des gens de mer employés ou travaillant à bord de navires de mer.

Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime, 2006, dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui intègre toutes les normes à jour applicables au travail maritime international. Cette convention rassemble donc les conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1919 en un seul texte consolidé sur lequel sera fondé le premier code du travail maritime universel.

Dès le début, la Commission a activement participé aux travaux relatifs à cette convention.

Le 7 juillet 2007, le Conseil a adopté une décision autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime, 2006, de l'OIT de préférence avant le 31 décembre 2010<sup>2</sup>.

Dans le domaine de la politique sociale, le traité reconnaît aux partenaires sociaux au niveau communautaire un rôle clef unique. L'article 138 prévoit que toute initiative dans ce domaine doit faire l'objet d'une consultation préalable des partenaires sociaux sur l'orientation possible de l'action et, ultérieurement, sur le contenu de la proposition envisagée. Dans ce contexte, la Commission a consulté les organisations patronales et syndicales sur l'opportunité de faire évoluer l'acquis communautaire en l'adaptant, en

---

<sup>2</sup> JO L 161 du 22.6.2007.

le consolidant ou en le complétant à la lumière de la convention du travail maritime, 2006<sup>3</sup>.

Les partenaires sociaux ont décidé de s'engager dans des négociations sur la base de l'article 139, paragraphe 1, du traité et, le 19 mai 2008 (à l'occasion de la première Journée européenne de la mer), ils ont conclu un accord conjoint concernant la convention du travail maritime, 2006.

Conformément à l'article 139 du traité, les partenaires sociaux ont demandé à la Commission de présenter une proposition de directive du Conseil donnant effet audit accord et à son annexe A en droit communautaire. La présente proposition répond à cette demande.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La proposition modifie expressément la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST)<sup>4</sup>. En outre, elle introduit des règles complémentaires concernant le secteur maritime dans le domaine régi par la directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail.

La grande majorité des dispositions communautaires en matière de santé et de sécurité des travailleurs au travail adoptées en vertu de l'article 137 du traité CE s'appliquent pleinement au domaine couvert par la proposition, en particulier la directive 89/391/CEE du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail et ses directives particulières au sens de l'article 16, paragraphe 1, de celle-ci, la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et la directive 83/477/CEE du Conseil du 19 septembre 1983 concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à une exposition à l'amiante pendant le travail, modifiée par les directives 91/382/CEE et 2003/18/CE.

Les dispositions de la proposition concernant notamment les soins médicaux des gens de mer, d'une part, la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, d'autre part, sont respectivement couvertes par les directives 92/29/CEE et 89/391/CEE.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La présente proposition s'inscrit dans le cadre de la stratégie de Lisbonne renouvelée, dont l'objectif est de construire une Europe plus dynamique et compétitive en améliorant la croissance et l'emploi, notamment par la création d'emplois plus

---

<sup>3</sup> COM(2006) 287 final.

<sup>4</sup> JO L 167 du 2.7.1999.

nombreux et de meilleure qualité.

Dans le cadre de la politique maritime intégrée pour l'UE<sup>5</sup>, la Commission a également apporté un soutien entier au «dialogue social concernant l'intégration de la Convention de l'OIT sur les normes du travail maritime dans le droit communautaire».

Par ailleurs, dans le document COM(2007) 591 final, la Commission a déclaré qu'elle continuerait «à œuvrer pour le renforcement de la réglementation internationale, notamment en promouvant la ratification et l'application des normes internationales et en concluant des accords internationaux avec des pays tiers comprenant des clauses sociales et des clauses d'égalité de traitement»<sup>6</sup>.

## 2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

L'article 139, paragraphe 1, du traité reconnaît aux partenaires sociaux au niveau communautaire la possibilité, s'ils le souhaitent, d'engager un dialogue pouvant conduire à des relations conventionnelles, y compris des accords. En l'occurrence, le traité n'impose aucune obligation de consultation préalable.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

Sans objet.

## 3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

La directive proposée a pour objet de mettre en œuvre l'accord concernant la convention du travail maritime, 2006, conclu le 19 mai 2008 par l'ECSA et l'ETF, organisations patronale et syndicale du secteur des transports maritimes.

Elle vise également à modifier la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, dans la stricte limite des domaines régis par la convention du travail maritime, 2006.

---

<sup>5</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, COM(2007) 575 final.

<sup>6</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Réexamen de la réglementation sociale dans la perspective d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité dans les professions maritimes dans l'UE (première phase de la consultation des partenaires sociaux au niveau communautaire en application de l'article 138, paragraphe 2, du traité).

- **Base juridique**

L'article 139, paragraphe 2, du traité dispose que: «La mise en œuvre des accords conclus au niveau communautaire intervient [...], dans les matières relevant de l'article 137, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.» L'accord conclu par l'ECSA et l'ETF concernant la convention du travail maritime, 2006, porte sur les conditions de travail et comprend des dispositions relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs: cette matière relève de l'article 137, paragraphe 1, du traité et fait partie des domaines dans lesquels le Conseil peut statuer à la majorité qualifiée. Par conséquent, l'article 139, paragraphe 2, constitue la base juridique appropriée pour fonder la proposition de la Commission.

Dans sa communication «Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire»<sup>7</sup>, la Commission a souligné qu'«avant de présenter une proposition législative au Conseil, la Commission procède à une évaluation tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes, de leur mandat et de la légalité de chaque clause de la convention collective au regard du droit communautaire ainsi que du respect des dispositions concernant les petites et moyennes entreprises».

Cette évaluation est proposée ci-après.

1. Représentativité et mandat des parties contractantes

La légitimité de la consultation des partenaires sociaux et du droit qui leur est accordé de négocier des accords susceptibles d'être mis en œuvre par la voie d'une décision ou d'une directive du Conseil repose sur leur représentativité. D'après une étude de la Commission de 2006 sur la représentativité des partenaires sociaux dans le secteur des transports maritimes et côtiers, l'ETF et l'ECSA remplissent les critères établis par la Commission dans sa communication COM(1998) 322 final du 20 mai 1998 et sont ainsi confortés dans leur rôle de partenaires sociaux européens pour ce secteur.

- a) L'ETF

L'étude montre que la fédération compte au moins un membre par pays concerné et même plusieurs dans de nombreux pays. En tout, les membres directs de l'ETF sont au nombre de cinquante-quatre dans les pays ayant fait l'objet de l'étude; 70,7 % des organisations syndicales examinées sont directement ou indirectement (par l'intermédiaire d'entités d'un niveau plus élevé) affiliées à l'ETF.

Dans la mesure où les données relatives aux membres sectoriels des organisations nationales offrent suffisamment d'informations quant à leur importance relative, il peut être conclu que l'ETF rassemble les organisations représentatives des travailleurs du secteur les plus importantes, sauf à Chypre et en Suède, où l'on remarque l'absence d'organisations importantes. Cependant, même dans ces pays, d'autres syndicats

---

<sup>7</sup> Communication de la Commission – Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire, COM(1998) 322 final du 20.5.1998. Voir également la communication concernant la mise en œuvre du Protocole sur la politique sociale présentée par la Commission au Conseil et au Parlement européen, COM(93) 600 final du 14.12.1993.



majeurs sont représentés. Tous les membres sectoriels de l'ETF pour lesquels des informations pertinentes sont disponibles, à l'exception de deux d'entre eux (LJS en Lituanie et OFICIAISMAR-FSM au Portugal), sont engagés dans la négociation collective.

Les organisations européennes autres que l'EFT ne représentent qu'un petit nombre d'organisations syndicales sectorielles et de pays.

Il s'agit notamment des entités suivantes: UNI Europa, représentant 6 membres et 3 pays; la Fédération nordique des travailleurs des transports (NTF), représentant 5 membres et 3 pays; la Fédération syndicale européenne des services publics (FSESP), représentant 4 membres et 3 pays; la Fédération syndicale européenne pour les secteurs de l'agriculture, de l'alimentation et de l'hôtellerie (EFFAT) et la Fédération européenne des syndicats des mines, de la chimie et de l'énergie (EMCEF), représentant chacune 3 membres et 3 pays; la Fédération européenne des métallurgistes (FEM), représentant 3 membres et 2 pays; le *Nordic Ship Officers' Congress* (NFBK), représentant 2 membres et 2 pays; la Fédération européenne des travailleurs du bâtiment et du bois (FETBB) et la Fédération européenne des retraités et des personnes âgées (FERPA), représentant chacune 2 membres et un pays; la Fédération syndicale européenne: textiles, habillement et cuir (FSE:THC), Euro-WEA, NordIng, l'EMPA et la Fédération des cadres de l'énergie et de la recherche, représentant chacun un membre.

Cette analyse souligne d'autant mieux le statut de l'ETF en tant qu'organisation syndicale représentative du secteur que la composition des autres organisations européennes mentionnées ci-dessus illustre la diversité et l'imbrication des domaines desquels leurs membres proviennent plutôt qu'un lien réel avec le secteur des transports maritimes et côtiers.

#### b) L'ECSCA

Des 24 pays ayant fait l'objet de l'étude, 21 sont représentés au sein de l'ECSCA, grâce à la présence de membres associés issus de ces pays. L'absence d'affiliés dans trois États membres – la République tchèque, la Lettonie et la Roumanie – peut faire naître des doutes concernant la représentativité de l'organisation au regard du critère du nombre suffisant d'États membres couverts, défini par la Commission. Des organisations affiliées et non affiliées coexistent à Chypre, au Danemark, en Finlande, en Grèce, en Irlande, en Italie et en Suède.

Dans ces pays, en raison du manque de données comparables concernant les membres des organisations, il est difficile de percevoir l'importance relative des associations affiliées et non affiliées. Si l'on se fonde sur la participation des entités à la négociation collective pour juger de leur importance, il est clair que les organisations les plus importantes de Chypre, du Danemark, de la Finlande et de l'Italie sont affiliées à l'ECSCA. En Grèce, en Irlande et en Suède, quelques-unes des principales associations patronales (l'EEA et l'Union des transbordeurs domestiques, l'IBEC et la SARF) participant à la négociation collective ne sont pas affiliées.

Dans certains autres pays (l'Estonie, l'Irlande, la Lituanie, Malte, la Pologne, le Portugal, la Suède, la Slovénie et le Royaume-Uni), les organisations affiliées à l'ECSCA ne sont pas engagées dans la négociation collective. Sauf en Irlande et en

Suède, aucune autre association n'est engagée dans une négociation collective dans ces pays, car, en dehors de la Suède, la négociation multipatronale sectorielle n'y existe pas: ce sont les entreprises elles-mêmes qui prennent part à la négociation collective. En Irlande (au nom des entreprises) et en Suède (sous la forme de négociations multipatronales), c'est une organisation patronale non affiliée à l'ECSC qui mène la négociation collective.

Par rapport à l'ETF, un plus grand nombre d'organisations membres de l'ECSC ne participent pas à la négociation collective. Les relations employeurs-travailleurs ne sont donc pas la préoccupation première de ces associations. Le rôle que jouent certains membres de l'ECSC dans les relations employeurs-travailleurs se limite parfois à la participation à des consultations ou à des organes tripartites. Certains se considèrent même comme des associations commerciales plutôt que comme des partenaires sociaux. En revanche, les affiliés de dix États membres (l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, Chypre, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Italie et les Pays-Bas) sont actifs dans la négociation collective.

L'examen de la composition des organisations patronales montre qu'il n'existe aucun lien structurel entre les associations patronales sectorielles et des fédérations européennes autres que l'ECSC. Seuls des liens avec certaines fédérations internationales existent: notamment la *International Chamber of Shipping* (ICS), la *International Shipping Federation* (ISF), le *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), INTERTANKO et INTERCARGO.

Ces éléments démontrent la légitimité de l'ECSC en tant que partenaire social européen représentatif des employeurs du secteur.

### c) Mandat de négociation

L'ETF et l'ECSC disposent toutes deux d'un mandat pour négocier sur les questions relevant du dialogue social européen. Toutefois, celui de l'ETF n'a pas un caractère permanent: la fédération est provisoirement chargée de négocier au nom de ses membres au cas par cas.

## 2. Légalité des clauses de l'accord

L'examen attentif par la Commission de chacune des clauses de l'accord n'a pas révélé de dispositions contraires au droit communautaire. Les obligations imposées aux États membres ne découlent pas directement de l'accord entre les partenaires sociaux, mais des modalités de mise en œuvre de cet accord en application de la directive.

Le contenu de l'accord est conforme au champ d'application de l'article 137 du traité.

Lorsque des éléments de l'accord imposent une adaptation de la législation communautaire en vigueur, les modifications nécessaires sont prévues par la proposition.

S'agissant d'éléments de l'accord se rapportant à des domaines déjà régis par des dispositions de la législation communautaire en vigueur, l'accord prévoit, dans ses dispositions finales, qu'il ne porte pas atteinte aux législations, coutumes ou accords assurant des conditions plus favorables aux gens de mer. En outre, la proposition

prévoit la sauvegarde de l'acquis, notamment en matière de traitement plus favorable.

La Commission considère donc que toutes les conditions sont réunies pour présenter une proposition de décision du Conseil visant à mettre en œuvre cet accord.

### 3. Dispositions relatives aux petites et moyennes entreprises

Aux termes de l'article 137, paragraphe 2, du traité, la législation dans le domaine social doit éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises (PME). À cet égard, l'accord n'établit pas de distinction entre les travailleurs des PME et les autres et n'introduit aucune contrainte administrative, financière ou juridique supplémentaire par rapport à la législation communautaire en vigueur. Par conséquent, la Commission en conclut que l'accord est conforme aux dispositions relatives aux petites et moyennes entreprises.

L'article 139, paragraphe 2, du traité ne prévoit pas la consultation du Parlement européen au sujet des demandes adressées à la Commission par les partenaires sociaux. Néanmoins, la Commission a transmis cette proposition au Parlement afin qu'il puisse, s'il l'estime souhaitable, communiquer son avis à la Commission et au Conseil. Il en va de même pour le Comité économique et social européen et le Comité des régions.

#### • **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour la ou les raisons exposées ci-après.

La nécessité d'une action communautaire se justifie non seulement par le fait que les partenaires sociaux, conformément à l'article 139, paragraphe 1, sont convaincus de la nécessité d'une action communautaire en la matière, sont parvenus à la conclusion d'un accord au niveau communautaire et ont demandé la mise en œuvre de cet accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 139, paragraphe 2, du traité, mais aussi par la nécessité de doter le secteur maritime d'un ensemble de normes adaptées à l'environnement mondial dans lequel il exerce ses activités.

La proposition de directive vise également à compléter les législations des États membres en instituant des normes minimales afin d'améliorer les conditions de travail des gens de mer. Le cadre proposé est un facteur de clarté et de transparence pour les entreprises du secteur. Il vise à favoriser l'établissement d'une concurrence loyale au sein du marché intérieur et l'élimination de phénomènes tels que le dumping social.

Une action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour la ou les raisons énoncées ci-après.

La directive proposée apporte des modifications expresses à la législation communautaire en vigueur afin de l'adapter au contenu de la convention du travail maritime, 2006, objectif qui ne peut être atteint par la voie des législations nationales.

Elle permettra également l'entrée en vigueur et la transposition uniforme simultanées dans tous les États membres des normes de la convention du travail maritime, 2006, à laquelle elle renvoie.

Enfin, la proposition vise à instaurer des mesures spécifiques d'application de l'accord conformément au droit communautaire.

Par conséquent, la proposition est conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La directive du Conseil répond à l'exigence de proportionnalité dans la mesure où elle se contente de fixer les objectifs à atteindre.

Par conséquent, elle offre suffisamment de flexibilité en ce qui concerne le choix des mesures d'application. En outre, elle est strictement limitée à la transposition dans le droit communautaire des normes à jour figurant dans la convention du travail maritime, 2006.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: directive.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la ou les raisons suivantes.

La proposition vise à modifier la législation communautaire en vigueur, ce qui impose l'adoption d'un acte législatif.

En outre, le terme «décision» de l'article 139, paragraphe 2, du traité a un sens général de façon à permettre le choix de l'acte législatif conformément à l'article 249 du traité. Il appartient à la Commission de proposer au Conseil celui des trois instruments contraignants dudit article (règlement, directive ou décision) qui serait le plus approprié. En l'espèce, vu la nature et le contenu du texte des partenaires sociaux, il est clair que cet accord a vocation à être appliqué indirectement par voie de dispositions à transposer, par les États membres et/ou par les partenaires sociaux, dans le droit interne des États membres. Dès lors, l'instrument le plus approprié pour sa mise en œuvre est une directive du Conseil. Par ailleurs, conformément aux engagements pris, la Commission considère que le texte de l'accord ne doit pas faire partie intégrante de la proposition, mais y être annexé.

#### **4) INCIDENCE BUDGETAIRE**

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de la Communauté.

#### **5) INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

- **Tableau de correspondance**

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des

dispositions nationales transposant la directive ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il y soit étendu.

- **Explication détaillée de la proposition**

La structure de la proposition est la suivante:

#### Article premier

Cet article se limite à rendre l'accord entre les partenaires sociaux obligatoire, ce qui est le but d'une décision du Conseil adoptée conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.

#### Article 2

Cet article modifie la directive 1999/63/CE du Conseil conformément à l'accord entre les partenaires sociaux.

#### Article 3

Selon l'article 3, la directive ne prévoit que des exigences minimales, laissant aux États membres la possibilité d'adopter des mesures plus favorables aux travailleurs dans le domaine concerné. L'objectif de cet article est de garantir explicitement le niveau de protection des travailleurs déjà atteint et de veiller à ce que seules les normes les plus favorables soient appliquées en la matière. De même, l'objet de l'article 3, paragraphe 4, de la directive proposée est de garantir que la disposition de la norme A4.2, paragraphe 5, point b), de l'accord, qui permet que l'armateur soit exempté de sa responsabilité dans certaines circonstances, ne portera pas atteinte au principe général de la responsabilité de l'employeur, tel qu'il est prévu à l'article 5 de la directive-cadre 89/391/CEE.

#### Articles 4 à 7

Les articles 4 à 7 comprennent les dispositions habituelles relatives à la transposition en droit interne par les États membres, y compris l'obligation de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives. En particulier, l'article 6 porte sur la date d'entrée en vigueur de la directive. L'accord entre les partenaires sociaux ne doit pas entrer en vigueur avant la convention sur le travail maritime, 2006. Afin de répondre à la demande des partenaires sociaux, il convient que la directive faisant l'objet de la présente proposition entre en vigueur le jour même de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime, 2006. Cette date n'ayant toujours pas été arrêtée, la proposition contient un blanc, suivi d'une brève explication, à l'endroit prévu pour la date d'entrée en vigueur.

Proposition de

## **DIRECTIVE DU CONSEIL**

**portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association 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**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 139, paragraphe 2, vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, les partenaires sociaux peuvent demander conjointement que les accords au niveau communautaire soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.
- (2) Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail a adopté la convention du travail maritime, 2006, 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.
- (3) Conformément à l'article 138, paragraphe 2, du traité, la Commission a consulté les partenaires sociaux sur l'opportunité de faire évoluer l'acquis communautaire en l'adaptant, en le consolidant ou en le complétant à la lumière de la convention du travail maritime, 2006<sup>8</sup>.
- (4) Le 29 septembre 2006, l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 138, paragraphe 4, du traité.
- (5) Le 19 mai 2008, lesdites organisations, désireuses de contribuer à l'harmonisation des règles dans le secteur maritime au niveau mondial, ont conclu un accord concernant la convention du travail maritime, 2006. L'accord et son annexe contiennent une

---

<sup>8</sup> COM(2006) 287 final.

demande conjointe adressée à la Commission et visant la mise en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.

- (6) L'accord s'applique aux gens de mer à bord de navires immatriculés dans un État membre et/ou battant pavillon d'un État membre.
- (7) L'accord modifie l'accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu le 30 septembre 1998 à Bruxelles par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST).
- (8) Il y a lieu, dès lors, de modifier en conséquence la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, à laquelle est annexé l'accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer<sup>9</sup>.
- (9) Aux fins de l'article 249 du traité, l'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord est une directive.
- (10) L'accord et la convention du travail maritime, 2006, doivent entrer en vigueur simultanément. Les partenaires sociaux souhaitent que la date d'entrée en vigueur des mesures nationales d'exécution de la présente directive ne soit pas antérieure à celle de la convention du travail maritime, 2006.
- (11) En ce qui concerne les termes de l'accord qui ne sont pas spécifiquement définis dans celui-ci, la présente directive laisse aux États membres la possibilité de les définir conformément aux législations et pratiques nationales, comme c'est le cas pour d'autres directives en matière de politique sociale utilisant des termes analogues, à condition que lesdites définitions soient conformes au contenu de l'accord.
- (12) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (13) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à sa communication du 20 mai 1998 intitulée «Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire», en tenant compte de la représentativité des parties signataires et de la légalité de chaque clause de l'accord.
- (14) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer», les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.

---

<sup>9</sup> JO L 167 du 2.7.1999.

- (15) Les États membres peuvent confier aux partenaires sociaux, à leur demande conjointe, la mise en œuvre de la présente directive, à condition de prendre toute disposition nécessaire leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive.
- (16) Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de toute autre disposition en vigueur dans la Communauté, notamment toute disposition du droit communautaire, qui serait plus spécifique et/ou offrirait un degré de protection plus élevé aux gens de mer.
- (17) Il convient de veiller au respect du principe général de la responsabilité de l'employeur tel qu'il est prévu à l'article 5 de la directive-cadre 89/391/CEE<sup>10</sup>, et notamment à ses paragraphes 1 et 3.
- (18) La présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines couverts par l'accord qui y est annexé.
- (19) La présente directive et l'accord fixent des normes minimales; les États membres et/ou les partenaires sociaux doivent pouvoir maintenir ou introduire des dispositions plus favorables.
- (20) La Commission, conformément à sa communication du 14 décembre 1993 concernant la mise en œuvre de l'accord sur la politique sociale, a informé le Parlement européen ainsi que le Comité économique et social européen en leur envoyant le texte de sa proposition de directive contenant l'accord.
- (21) Le présent acte respecte les droits fondamentaux et les principes reconnus par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et, en particulier, son article 31, qui prévoit que tout travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité, à une limitation de la durée maximale du travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés.
- (22) La mise en œuvre de l'accord contribue à la réalisation des objectifs visés à l'article 136 du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La présente directive met en œuvre l'accord concernant la convention du travail maritime, conclu le 19 mai 2008 par les organisations représentant les employeurs et les travailleurs du secteur des transports maritimes (l'ECISA et l'ETF), qui figure en annexe.

*Article 2*

L'annexe de la directive 1999/63/CE du Conseil est modifiée comme suit:

---

<sup>10</sup> JO L 183 du 29.6.1989.



1. À la clause 1, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

*«3. Si, aux fins du présent accord, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des États membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. À cet égard, il est tenu dûment compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, adoptée par la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.»*

2. À la clause 2, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

*«c) l'expression "gens de mer" et le terme "marin" désignent les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel le présent accord s'applique;*

*d) le terme "armateur" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes du présent accord, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.»*

3. La clause 6 est remplacée par le texte suivant:

*"1. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente clause, le terme "nuit" est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.*

*2. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:*

- a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou*
- b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.*

*3. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.»*

4. La clause 13 est remplacée par le texte suivant:

*«1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.*

2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le présent accord.

3. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

4. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

5. Le présent accord s'applique sans préjudice de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée ("STCW"). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins des paragraphes 1 et 2 de la présente clause. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

6. Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

7. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

8. Le certificat médical indique notamment que:

- a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes; et
- b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

9. À moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW:

- a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;
- b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

10. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

- a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois; et
- b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

13. La nature de l'examen de santé à effectuer ainsi que les renseignements à consigner sur le certificat médical doivent être établis après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

14. Tout marin doit faire l'objet d'examens médicaux réguliers. Les marins de quart ayant des problèmes de santé certifiés par un médecin comme étant dus au travail de nuit doivent, si possible, être transférés à un poste de jour approprié.

15. L'examen de santé mentionné aux paragraphes 13 et 14 doit être effectué gratuitement et dans le respect du secret médical. Ces examens de santé peuvent être réalisés dans le cadre des systèmes nationaux de santé.»

5. La clause 16 est remplacée par le texte suivant:

«Tout marin bénéficie de congés payés. Les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi et au prorata pour les mois incomplets.

La période minimale de congés payés ne peut être remplacée par une indemnité compensatoire, sauf si la relation de travail est arrivée à terme.»

### Article 3

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive.

2. La mise en œuvre de la présente directive ne constitue en aucun cas un motif suffisant pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines régis par celle-ci. Cette disposition s'applique sans préjudice du droit des États membres et/ou des partenaires sociaux d'arrêter, selon l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes de celles en vigueur lors de l'adoption de la présente directive, à condition que les exigences minimales énoncées dans celle-ci soient respectées.

3. L'application et/ou l'interprétation de la présente directive se font sans préjudice de toute disposition, coutume ou pratique communautaire ou nationale assurant des conditions plus favorables aux gens de mer intéressés.

4. La disposition de la norme A4.2, paragraphe 5, point b), ne porte pas atteinte au principe de la responsabilité de l'employeur tel qu'il est prévu à l'article 5 de la directive 89/391/CEE.

#### *Article 4*

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales arrêtées en application de la présente directive. Les sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date indiquée à l'article 5, paragraphe 1, ainsi que toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.

#### *Article 5*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive ou s'assurent que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord au plus tard douze mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### *Article 6*

La présente directive entre en vigueur le [\*] [«\*» correspond à la date d'entrée en vigueur de la convention du travail maritime, 2006].

#### *Article 7*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Conseil*  
*Le Président*  
[...]

**ANNEXE: Accord conclu par l'ECSC et l'ETF concernant la convention du travail maritime, 2006**

PRÉAMBULE

Les parties signataires,

considérant que la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée «la convention») impose à tout membre de vérifier que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la convention, les droits fondamentaux suivants: la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective, l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire, l'abolition effective du travail des enfants et l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession;

considérant que la convention dispose que tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées, à des conditions d'emploi équitables, à des conditions de travail et de vie décentes et à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale;

considérant que la convention impose à tout membre de veiller, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés au paragraphe précédent, soient pleinement respectés conformément aux prescriptions de la convention. Sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures;

considérant que les parties signataires souhaitent attirer une attention particulière sur la «note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime», qui définit le format et la structure de la convention;

vu le traité instituant la Communauté européenne (ci-après dénommé «le traité»), et notamment ses articles 137, 138 et 139;

considérant que l'article 139, paragraphe 2, du traité dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen peut intervenir à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission;

considérant que les parties signataires font cette demande par le présent;

considérant que l'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord est une directive, au sens de l'article 249 du traité, qui lie tout État membre quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens. L'article VI de la convention permet aux membres de l'OIT de mettre en œuvre des mesures qui, de manière convaincante, sont équivalentes dans l'ensemble aux normes de la convention et visent à favoriser la pleine réalisation de son objectif et de son but général et à donner effet auxdites dispositions de la convention; la mise en œuvre de l'accord au moyen d'une directive et le principe de «mesures équivalentes dans l'ensemble», énoncé dans la convention, sont ainsi destinés à permettre aux États membres de mettre en œuvre les droits et principes de la manière prévue à l'article VI, paragraphes 3 et 4, de la convention,

ont conclu le présent accord:

## DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION

1. Aux fins du présent accord, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

- a) *autorité compétente* désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée par un État membre à édicter des règlements, des arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire dans le domaine visé par la disposition en question et à les faire appliquer;
- b) *jauge brute* désigne la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique OBSERVATIONS du certificat international de jaugeage des navires (1969);
- c) *gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel le présent accord s'applique;
- d) *contrat d'engagement maritime* renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage;
- e) *navire* désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire;
- f) *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes du présent accord, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

2. Sauf disposition contraire expresse, le présent accord s'applique à tous les gens de mer.

3. Si, aux fins du présent accord, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des États membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. À cet égard, il est tenu dûment compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, adoptée par la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.

4. Sauf disposition contraire expresse, le présent accord s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. Le présent accord ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

5. En cas de doute sur l'applicabilité du présent accord à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des États membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

## RÈGLES ET NORMES

### TITRE 1: CONDITIONS MINIMALES REQUISES POUR LE TRAVAIL DES GENS DE MER A BORD DES NAVIRES

#### *Règle 1.1 – Âge minimal*

1. Aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimal ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire.
2. Un âge minimal supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le présent accord.

#### *Norme A1.1 – Âge minimal*

L'âge minimal est réglementé par la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (qui doit être modifiée) concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (qui doit être modifié conformément à l'annexe A du présent accord).

#### *Règle 1.2 – Certificat médical*

Les certificats médicaux sont réglementés par la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (qui doit être modifiée) concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (qui doit être modifié conformément à l'annexe A du présent accord).

#### *Règle 1.3 – Formation et qualifications*

1. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.
2. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.
3. Les formations et brevets conformes aux instruments ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

### TITRE 2: CONDITIONS D'EMPLOI

#### *Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime*

1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le présent accord.
2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.
3. Dans la mesure où la législation et la pratique de l'État membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

#### *Norme A2.1 – Contrat d'engagement maritime*



1. Tout État membre adopte une législation exigeant que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions suivantes:

- a) à bord des navires battant son pavillon, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige le présent accord;
- b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités;
- c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime;
- d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime; et
- e) tout marin reçoit un document mentionnant ses états de service à bord du navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

- a) un exemplaire d'un contrat type; et
- b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port.

3. Le document mentionné au paragraphe 1, point e), de la présente norme ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. La législation nationale détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

4. Tout État membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes:

- a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance;
- b) le nom et l'adresse de l'armateur;
- c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime;

- d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté;
- e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer;
- g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:
  - i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin;
  - ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration; et
  - iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination;
- h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;
- i) le droit du marin à un rapatriement;
- j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu; et
- k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

5. Tout État membre adopte une législation établissant les durées minimales du préavis qui est donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime. Ces délais de préavis sont fixés après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et ne sont pas inférieurs à sept jours.

6. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, l'État membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

#### *Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos*

La durée du travail et les heures de repos sont réglementées par la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (qui doit être modifiée) concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (qui doit être modifié conformément à l'annexe A du présent accord).

#### *Règle 2.4 – Droit à un congé*

1. Tout État membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du présent accord et de la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (qui doit être modifiée) concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (qui doit être modifié conformément à l'annexe A du présent accord).

2. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

#### *Règle 2.5 – Rapatriement*

1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes.

2. Tout État membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés.

#### *Norme A2.5 – Rapatriement*

1. Tout État membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants:

- a) lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à l'étranger;
- b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé:
  - i) par l'armateur; ou
  - ii) par le marin pour des raisons justifiées; et aussi
- c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

2. Tout État membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant:

- a) les cas dans lesquels les gens de mer ont le droit d'être rapatriés, conformément au paragraphe 1, points b) et c), de la présente norme;
- b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois; et
- c) le détail des droits devant être octroyés par l'armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre.

3. Tout État membre doit interdire à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

4. La législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

5. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais:

- a) l'autorité compétente de l'État membre du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État membre du pavillon;
- b) l'État membre du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin;
- c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme.

6. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un État membre qui a payé le coût du rapatriement peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme.

7. Tout État membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

8. En particulier, un État membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

9. Tout État membre exige que, sur les navires battant son pavillon, une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement soit détenue et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

#### *Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage*

Les gens de mer ont droit à une indemnisation adéquate en cas de lésion, perte ou chômage découlant de la perte du navire ou du naufrage.

#### *Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage*

1. Tout État membre prend des dispositions pour que, en cas de perte du navire ou de naufrage, l'armateur paie à chaque marin à bord une indemnité pour faire face au chômage résultant de la perte ou du naufrage.

2. Les dispositions du paragraphe 1 de la présente norme sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de la législation nationale de l'État membre concerné en cas de pertes ou de lésions découlant de la perte du navire ou du naufrage.

#### *Règle 2.7 – Effectifs*

La directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (qui doit être modifiée) concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (qui doit être modifié conformément à l'annexe A du présent accord) comprend des dispositions en ce qui concerne la présence d'effectifs suffisants, sûrs et efficaces sur les navires.

*Règle 2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer*

Tout État membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des gens de mer domiciliés sur son territoire.

*Norme A2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer*

1. Tout État membre doit avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

2. Les politiques visées au paragraphe 1 de la présente norme ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

3. Tout État membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.

### TITRE 3: LOGEMENT, LOISIRS, ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE

*Norme A3.1 – Logement et loisirs*

1. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

2. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions en matière de protection de la santé et de la sécurité et de prévention des accidents.

3. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

4. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions de la présente norme, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de ladite norme.

*Règle 3.2 – Alimentation et service de table*

1. Tout État membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes.

2. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

3. Les gens de mer employés comme cuisiniers de navire chargés de la préparation des repas doivent posséder la formation et les qualifications requises pour ce poste.

#### *Norme A3.2 – Alimentation et service de table*

1. Tout État membre doit adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées au présent paragraphe et en promouvoir l'application.

2. Tout État membre veille à ce que les navires qui battent son pavillon observent les normes minimales suivantes:

- a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes; et
- c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

3. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions de la législation de l'État membre concerné.

4. Les prescriptions visées au paragraphe 3 de la présente norme incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

5. À bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

7. L'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants:

- a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable;
- b) tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable; et
- c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

8. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

#### TITRE 4: PROTECTION DE LA SANTÉ, SOINS MÉDICAUX ET BIEN-ÊTRE

##### *Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre*

1. Tout État membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. Tout État membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

3. Les dispositions concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre.

##### *Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre*

1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant son pavillon et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels, tout État membre s'assure que soient adoptées des mesures qui:

- a) garantissent l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire;
- b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de

diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales;

- c) accordent aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable;
- d) ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3. Tout État membre adopte une législation établissant, pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires qui battent son pavillon, des prescriptions concernant les installations, les équipements et la formation.

4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes:

- a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international;
- b) tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de 72 heures doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord;
- c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée («STCW»). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord; et
- d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un



navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

#### *Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs*

1. Tout État membre veille à ce que des mesures soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

2. La présente règle est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.

#### *Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs*

1. Tout État membre adopte une législation disposant que les armateurs des navires battant son pavillon sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes:

- a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;
- b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective;
- c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité; et
- d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse:

- a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément au présent accord; et
- b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin

jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation de l'État membre concerné.

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:

- a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire;
- b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé; et
- c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur ou ses représentants doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les leur faire parvenir ou pour les faire parvenir à leurs parents les plus proches.

#### *Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents*

1. Tout État membre veille à ce que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent son pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

2. Tout État membre, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandées par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élabore et promulgue des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon.

3. Tout État membre adopte une législation et d'autres mesures au sujet des questions précisées dans le présent accord, en tenant compte des instruments internationaux applicables, et fixe les normes relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et à la prévention des accidents à bord des navires battant son pavillon.

#### *Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents*

1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants:

- a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon de l'État membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer;

- b) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle; et
- c) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent:

- a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin;
- b) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail; et
- c) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les navires à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon de l'État membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions du présent accord.

5. L'autorité compétente veille à ce que:

- a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés;
- b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés; et
- c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer.

7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

#### *Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre*

Tout État membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans des ports déterminés en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et services de bien-être adéquats.

#### *Norme A4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre*

1. Tout État membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'État du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout État membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3. Tout État membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

### TITRE 5: CONFORMITE ET MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS

#### *Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord*

1. Tout État membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout État membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

3. Les dispositions de la présente règle sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

### *Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord*

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer.

2. Tout État membre veille à ce que la législation prévoie l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent 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 ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse.

4. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'État du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.

### DISPOSITIONS FINALES

Après toute modification des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, et à la demande de l'une des deux parties au présent accord, un réexamen de la mise en œuvre du présent accord est effectué.

Les partenaires sociaux subordonnent la conclusion du présent accord à la condition que sa date d'entrée en vigueur ne soit pas antérieure à celle de la convention du travail maritime, 2006, de l'OIT, qui entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée.

Les États membres et/ou les partenaires sociaux peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables aux gens de mer que celles prévues dans le présent accord.

Le présent accord s'applique sans préjudice des dispositions plus rigoureuses et/ou spécifiques de la législation communautaire existante.

Le présent accord ne porte pas atteinte aux législations, coutumes ou accords qui assurent des conditions plus favorables aux gens de mer intéressés. C'est ainsi que les clauses du présent accord sont sans préjudice des dispositions de la directive 89/391/CEE du Conseil concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, de la directive 92/29/CEE du Conseil concernant les prescriptions

minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et de la directive 1999/63/CE du Conseil concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (qui doit être modifié conformément à l'annexe A du présent accord).

La mise en œuvre du présent accord ne constitue pas une justification valable pour la régression du niveau général de protection des gens de mer dans le domaine couvert par le présent accord.

FEDERATION EUROPEENNE DES TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS (ETF)

ASSOCIATION DES ARMATEURS DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE (ECSA)

PRESIDENT DU COMITE DE DIALOGUE SECTORIEL «TRANSPORTS MARITIMES»

BRUXELLES, LE 19 MAI 2008

## ANNEXE A

### **MODIFICATION DE L'ACCORD RELATIF A L'ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL DES GENS DE MER, CONCLU LE 30 SEPTEMBRE 1998**

Lors des discussions préalables à la conclusion de l'accord concernant la convention du travail maritime, 2006, les partenaires sociaux ont également réexaminé l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu le 30 septembre 1998, dans le but de vérifier sa cohérence avec les dispositions correspondantes de la convention et d'adopter les modifications nécessaires.

En conséquence, les partenaires sociaux sont convenus d'apporter les modifications suivantes à l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer:

#### **1. Clause 1**

Le nouveau paragraphe 3 suivant est ajouté:

«3. Si, aux fins du présent accord, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des États membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. À cet égard, il est tenu dûment compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, adoptée par la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail.»

#### **2. Clause 2, point c)**

À la clause 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) l'expression *gens de mer* et le terme *marin* désignent les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel le présent accord s'applique;»

#### **3. Clause 2, point d)**

À la clause 2, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) le terme *armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes du présent accord, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.»

#### **4. Clause 6**

La clause 6 est remplacée par le texte suivant:

«1. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins de la présente clause, le terme «nuit» est défini conformément à la législation et à la pratique nationales. Il

couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

2. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand:

- a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise; ou
- b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

3. L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé ou leur sécurité. Les types de travail en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables.»

## **5. Clause 13**

À la clause 13, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

2. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le présent accord.

3. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

4. Pour que les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer, l'autorité compétente détermine, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et compte dûment tenu des directives internationales applicables, la nature de l'examen médical et du certificat correspondant.

5. Le présent accord s'applique sans préjudice de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée («STCW»). Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est accepté par l'autorité compétente aux fins des paragraphes 1 et 2 de la présente clause. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

6. Le certificat médical est délivré par un médecin dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant uniquement la vue, par une personne reconnue par l'autorité compétente comme étant qualifiée pour délivrer de tels certificats. Les médecins doivent disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.



7. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin ou par un arbitre médical indépendants.

8. Le certificat médical indique notamment que:

- a) l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes; et
- b) l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

9. À moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW:

- a) un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à moins que le marin n'ait moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité sera d'un an;
- b) un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

10. Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que:

- a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois; et
- b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.»

Les alinéas suivants du paragraphe 1 et le paragraphe 2 sont renumérotés en tant que paragraphes 13 à 15.

## **6. Clause 16**

Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Tout marin bénéficie de congés payés. Les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi et au prorata pour les mois incomplets.»