

E 7229

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 2 avril 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 2 avril 2012

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 Parlement européen et du Conseil relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

COM (2012) 134 FINAL



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 28 mars 2012 (29.03)
(OR. en)**

8241/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0065 (COD)**

**MAR 38
TRANS 106
SOC 242**

NOTE DE TRANSMISSION

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

Date de réception: 23 mars 2012

Destinataire: Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union
européenne

N° doc. Cion: COM(2012) 134 final

Objet: Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui
concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février
2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des
armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération
européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la
convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive
1999/63/CE

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2012) 134 final.

p.j.: COM(2012) 134 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.3.2012
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La convention du travail maritime (CTM) de 2006 a été adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) le 23 février 2006 à Genève, par un vote quasiment à l'unanimité. Elle s'applique au transport maritime international, et couvre des questions fondamentales telles que les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires (titre 1 de la CTM), les conditions d'emploi (titre 2), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale (titre 4) ainsi que la conformité et la mise en application des dispositions (titre 5), en vue de garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires et d'assurer des procédures de mise en œuvre de ces dispositions. La convention peut être considérée comme le premier code du travail maritime pour plus de 1,2 million de gens de mer dans le monde, pour les armateurs et pour les nations maritimes du monde entier.

Les États membres de l'UE et la Commission ont soutenu le travail de l'OIT dans ce domaine dès les débuts. L'UE estime que la CTM contribue utilement à établir des conditions de concurrence équitables dans le secteur maritime au niveau mondial, en définissant des normes minimales communes pour l'ensemble des pavillons et des gens de mer. À cet égard, l'UE a déjà adopté la décision du Conseil 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail¹. Certains États membres l'ont déjà ratifiée (Espagne, Bulgarie, Luxembourg, Danemark, Lettonie, Pays-Bas) et d'autres sont sur le point de le faire. Sur le fond, les législations nationales des États membres sont généralement plus détaillées que les normes de l'OIT et offrent un niveau de protection plus élevé. Elles doivent faire l'objet d'un long examen approfondi si l'on veut préserver la cohérence entre les normes internationales et nationales, préalablement à la ratification de la convention.

Cette dernière a déjà été ratifiée par 22 pays représentant plus de 45 % du tonnage de la flotte mondiale, mais son entrée en vigueur nécessite 30 ratifications et 33 % du tonnage mondial.

L'UE a également adopté la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE². La directive 2009/13/CE est un remarquable aboutissement du dialogue social sectoriel et la présente proposition vise à la doter de moyens d'exécution adéquats dans l'Union.

C'est dans ce but qu'il est prévu d'obliger les États membres à appliquer ladite directive lorsqu'ils exercent leurs pouvoirs en tant qu'États du pavillon.

Au stade actuel, la directive 2009/13/CE a permis d'aligner la législation européenne sur les normes internationales fixées par la CTM, en reprenant les dispositions pertinentes de la CTM

¹ JO L 161 du 22.6.2007, p. 63.

² JO L 124 du 20.5.2009, p. 30.

établissant les droits des gens de mer qui figurent aux titres 1, 2, 3 et 4 précités de la convention.

Toutefois, les partenaires sociaux européens qui souhaitent mettre leur accord en œuvre au moyen d'une décision du Conseil sur la base de l'article 155 du TFUE n'ont pas le pouvoir d'inclure dans leur accord les dispositions d'exécution figurant dans le titre V de la CTM, ils ont donc invité la Commission à intervenir sur ce point. La présente initiative porte précisément sur les responsabilités de l'État du pavillon.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la politique de l'UE concernant les professions maritimes. En fait, comme l'a indiqué la Commission dans sa communication au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018»³, il est véritablement de l'intérêt de l'UE d'accroître l'attrait des professions maritimes pour les Européens au moyen d'action faisant intervenir, le cas échéant, la Commission, les États membres et le secteur industriel proprement dit. Cela s'applique parfaitement à la mise en œuvre de la CTM, qui améliore sensiblement les conditions de travail et de vie à bord des navires. La communication souligne que l'accord entre les partenaires sociaux de l'UE sur la mise en œuvre d'éléments clés de cette convention démontre le large soutien existant sur ce thème dans le secteur et que l'action de l'UE et de ses États membres devrait donc viser à:

- faire en sorte que les États membres ratifient rapidement la CTM et que la proposition de la Commission fondée sur l'accord sectoriel sur la mise en œuvre de ses éléments clés dans la législation communautaire soit adoptée dans les meilleurs délais;
- assurer le respect effectif des nouvelles règles au moyen de mesures appropriées, notamment des exigences en matière de contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port⁴.

Le livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁵ souligne l'importance d'un agenda social pour le transport maritime en vue de favoriser l'emploi et de renforcer la sécurité, tandis que le document de travail des services de la Commission accompagnant le livre blanc prévoit une proposition visant à assurer la mise en œuvre effective de la CTM.

La présente proposition est étroitement liée à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE sur le contrôle par l'Etat du port, qui vise à harmoniser les conditions de concurrence dans l'industrie à l'échelle mondiale en assurant l'application de la CTM dans l'ensemble des ports européens.

1.1 La convention du travail maritime (CTM)

Il est généralement admis, et l'OIT le rappelle explicitement, que le secteur des transports maritimes est «la première industrie au monde d'envergure réellement planétaire qui exige un type approprié de réaction internationale en matière de réglementation: des normes internationales applicables à l'ensemble du secteur».

³ COM (2009) 8

⁴ Voir chapitre 3 de la communication.

⁵ COM(2011) 144 final.

La CTM, adoptée en 2006, prévoit des droits étendus et une protection au travail pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et de l'État du pavillon de leur navire.

Le CTM poursuit le double objectif d'assurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer et de garantir une concurrence loyale pour des armateurs de qualité. Elle définit les droits des gens de mer à des conditions de travail décentes dans une série de domaines et a été élaborée de manière que l'on puisse l'appliquer à l'échelle mondiale, la comprendre facilement, la mettre à jour et la faire respecter de façon homogène. Elle a également été conçue pour devenir un instrument à caractère mondial connu sous le nom de «quatrième pilier» de la réglementation internationale pour la qualité du transport maritime, complétant les trois grandes conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI): la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL).

Elle contient quatre titres portant sur les droits des gens de mer: le titre 1 concerne les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires; le titre 2 concerne les conditions d'emploi; le titre 3 concerne le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table; le titre 4 concerne la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale.

De plus, le titre 5 de la CTM prévoit des mécanismes visant à améliorer le contrôle à tous les niveaux: le navire, la société, l'État du pavillon, l'État du port, le pays fournisseur de main-d'œuvre et le système uniforme de conformité et de vérification à l'échelle mondiale prévu par l'OIT. Il était en effet nécessaire, parallèlement à un solide ensemble de règles, de disposer d'un système plus efficace de mise en application des dispositions et de contrôle de la conformité afin d'éliminer les navires ne répondant pas aux normes, pour des raisons liées à la sécurité et la sûreté du navire et à la protection de l'environnement.

L'UE doit donc offrir des moyens de garantir, grâce au contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port, que les normes du travail maritime fixées par la CTM sont appliquées à bord de tous les navires faisant escale dans des ports de l'UE, quelle que soit la nationalité des gens de mer.

La mise en application des normes de la CTM grâce au contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port permet également de limiter le dumping social, qui détériore les conditions de travail à bord et pénalise les armateurs offrant des conditions de travail décentes conformes aux règles de l'OIT.

1.2. Les responsabilités de l'État du pavillon dans le cadre de la CTM

En adoptant la CTM, l'OIT a élaboré des dispositions novatrices en ce qui concerne la certification des conditions de travail à bord des navires.

La CTM établit un régime d'application strict, soutenu par un système de certification dans lequel l'État du pavillon (ou un organisme/entité reconnu agissant en son nom) examine les plans de conformité des armateurs puis vérifie et certifie qu'ils sont effectivement instaurés et mis en œuvre. Les navires doivent détenir à bord un *certificat de travail maritime* et une *déclaration de conformité du travail maritime*. Ces documents seront délivrés par l'État du pavillon qui exerce sa juridiction sur les navires et certifie le résultat des contrôles. Dans le cadre de la CTM, cette exigence concerne les navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 500

qui effectuent des voyages internationaux ou du cabotage à l'étranger. Toutefois, les États du pavillon de l'UE seront tenus de veiller à ce que les dispositions législatives et réglementaires nationales mettant en œuvre la directive 2009/13/CE sont respectées sur les navires plus petits (GT inférieure à 500) pour lesquels la CTM n'impose pas la certification. Pour éviter d'ajouter un niveau de réglementation supplémentaire pour les États membres, l'ensemble du système de certification n'a pas été intégré dans la législation de l'UE et continue de relever du droit international.

1.3. La législation actuelle de l'UE

Pour établir un cadre juridique visant à renforcer la sécurité maritime, l'UE a adopté trois paquets de mesures relatives à la sécurité maritime, le plus récent datant de 2009. Certaines des règles de l'UE en matière de sécurité maritime et en matière de santé et sécurité sont importantes pour la présente proposition. Elles sont résumées ci-après.

1.3.1 Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon⁶

Au niveau de l'UE, la directive 2009/21/CE vise à garantir que les États membres s'acquittent de manière efficace et cohérente des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, à renforcer la sécurité et à prévenir la pollution par les navires battant leur pavillon. Elle fixe les conditions que doit satisfaire un navire pour être enregistré sous pavillon d'un État membre et oblige les États du pavillon à mettre en place un système de gestion de la qualité et une évaluation interne conformément aux normes internationales. À cette fin, les normes de l'OMI – notamment le programme obligatoire d'audit des administrations maritimes nationales et le code de l'État du pavillon de l'OMI – sont applicables.

Or, la directive 2009/21/CE n'énumère pas les obligations dont doit s'acquitter l'État du pavillon, elle renvoie aux procédures de l'OMI. Il conviendrait donc d'introduire dans la législation de l'UE les obligations spécifiques de l'État du pavillon qui découlent de la mise en application de la directive 2009/13/CE. La présente proposition ayant des objectifs distincts et de nature différente de ceux de la directive 2009/21/CE, il semble plus cohérent de proposer une directive à part plutôt que de modifier la directive 2009/21/CE.

1.3.2 Directive 2009/13/CE

Conformément à l'accord conclu entre les partenaires sociaux de l'UE, la directive 2009/13/CE met en œuvre certaines normes de la CTM dans le droit de l'Union. Son annexe intègre notamment les éléments pertinents des titres 1, 2, 3 et 4 de la CTM sur les conditions minimales requises pour le travail à bord des navires (certificat médical, âge minimal, formation et qualifications), les conditions d'emploi (contrat d'engagement maritime, rapatriement, indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage, effectif à bord, développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer), les dispositions sur le logement, les lieux de loisirs, l'alimentation et le service de table, les dispositions sur la protection de la santé, les soins médicaux et le bien-être y compris la responsabilité des armateurs et l'accès à des installations à terre et, enfin, les dispositions relatives aux procédures de plainte à bord.

⁶ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

Sauf disposition contraire expresse, la directive 2009/13/CE 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. La directive ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

Les États membres ont activement participé aux négociations de la CTM, avec la Commission qui s'est chargée de coordonner la position de l'UE. Tous les États membres de l'UE ont adopté la CTM en 2006

En juin 2011, une vaste consultation publique a permis aux États membres et aux parties prenantes d'exprimer leur point de vue.

De l'avis général, il était nécessaire d'actualiser la législation relative à l'État du pavillon et à l'État du port afin d'assurer le respect des exigences fixées par la CTM.

Des effets positifs spécifiques ont été épinglés: renforcement de la sécurité maritime, amélioration de la qualité des transports maritimes, conditions de concurrence plus équitables entre opérateurs UE et hors-UE et entre pavillons UE et hors-UE.

Les parties intéressées ont également mentionné l'amélioration de la qualité des emplois pour tous les gens de mer, à savoir les gens de mer de l'UE travaillant à bord de navires battant pavillon de l'UE, les gens de mer de l'UE travaillant à bord de navires battant pavillon hors-UE, même en dehors de l'UE, et les gens de mer hors-UE travaillant à bord de navires battant pavillon hors-UE.

Le groupe d'action sur l'emploi et la compétitivité dans le secteur maritime a recommandé la mise en application de la CTM. Cette task force est un organe indépendant établi par le vice-président Siim Kallas en juillet 2010, elle a finalisé ses travaux en juin 2011 et publié un rapport⁷ contenant des recommandations sur la manière de promouvoir la profession de gens de mer en Europe.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1 Contenu de la proposition

3.1.1 Responsabilités incombant à l'État du pavillon

La première responsabilité des états est le pavillon national des navires. Les États du pavillon sont tenus de veiller à ce que leurs navires soient conformes aux normes acceptées par les États du pavillon en vertu des législations et conventions internationales, notamment les normes minimales internationales. Cela signifie que les navires d'un État du pavillon doivent être exploités et entretenus de manière à réduire au maximum les risques pour les gens de mer, pour l'environnement marin et pour la cargaison. L'article 94 de la convention des

⁷ Rapport publié le 20 juillet 2011, disponible à l'adresse <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 établit les obligations fondamentales de l'État du pavillon et stipule, en son paragraphe 5, que les États du pavillon sont tenus de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

L'État du pavillon exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon qui opèrent en haute mer et sur leur équipage. Il fait appliquer les réglementations sur les navires battant son pavillon, en matière notamment d'inspection, de certification et de délivrance de documents relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution.

Concrètement, avant d'autoriser un navire à battre leur pavillon, les États membres sont tenus de s'assurer que le navire est conforme aux règles et réglementations internationales dans les domaines relevant de leurs responsabilités.

L'actuelle proposition relative à l'État du pavillon se limite à reprendre certaines parties du titre 5 de la CTM concernant les responsabilités de l'État du pavillon. Comme indiqué, la présente proposition consiste non pas à modifier, mais à compléter la directive 2009/21/CE sur l'État du pavillon. Elle prévoit des dispositions assurant le respect et l'application de la directive 2009/13/CE par l'État du pavillon.

Toutefois, pour des raisons de compétence de l'Union et d'opportunité politique, il n'a pas été possible de transposer dans le droit de l'UE la totalité des dispositions de la CTM obligeant le navire à détenir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime (documents certifiant le respect des 14 points couverts par la CTM: âge minimal des gens de mer, certificat médical des gens de mer, qualifications des gens de mer, contrat d'engagement maritime, recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé pour les gens de mer, heures de travail ou de repos, effectifs du navire, logement, lieux de loisirs à bord, alimentation et service de table, protection en matière de santé et de sécurité et prévention des accidents, soins médicaux à bord, procédures de plainte à bord, paiement des salaires).

La directive 2009/13 ne comprend donc pas l'éventail complet des sujets couverts par la CTM. En conséquence, les obligations des états du pavillon de l'UE se limitent à faire respecter les dispositions de la directive 2009/13/CE.

3.1.2 Contenu détaillé de la proposition

La directive 2009/21/CE vise à garantir que le pavillon de chaque État membre de l'UE est en règle (pas sur la liste noire, etc.), à intégrer dans le droit de l'Union le système d'audit des États du pavillon établi par l'Organisation maritime internationale (OMI) et à introduire la certification de la qualité des administrations maritimes nationales, tandis que la présente proposition poursuit des objectifs différents. La présente proposition ne renvoie pas aux procédures de l'OMI mais fixe des principes permettant de contrôler l'application de la directive 2009/13/CE en reprenant quelques-unes des normes de la CTM. Dans un souci de clarté, il est préférable d'avoir un texte distinct.

L'article 1^{er} décrit l'objet de la proposition, qui consiste à garantir que les États du pavillon de l'UE s'acquittent de leurs responsabilités dans l'application et le contrôle de l'application de la directive 2009/13/CE.

L'article 2 reprend la définition des termes «navire» et «armateur» utilisée dans la CMT et dans la directive 2009/13/CE, de manière à éviter toute divergence entre les normes et les mesures d'exécution.

L'article 3 établit l'obligation pour l'État du pavillon d'établir des mécanismes d'inspection et de veiller à ce que ses navires respectent la directive 2009/13/CE.

L'article 4 a trait aux qualifications professionnelles et à l'indépendance du personnel chargé de vérifier que les points couverts par la directive 2009/13/CE sont correctement appliqués à bord des navires battant pavillon des États membres concernés.

L'article 5 concerne les plaintes à bord de navires battant pavillon de l'UE et établit les principes et la procédure que doit suivre le personnel compétent des États du pavillon.

3.1.3 Documents explicatifs accompagnant la notification des mesures de transposition

En complément des déclarations politiques conjointes (JO 2011/C 369/02/, JO 2011/C 369/03)⁸, la Commission examine actuellement s'il est nécessaire de présenter des documents explicatifs au cas par cas. En vertu du principe de proportionnalité et pour éviter un surcroît de charge administrative, il a été jugé que des documents explicatifs ne se justifiaient pas dans le cadre de la présente proposition: celle-ci ne modifie aucun autre acte législatif existant, est bien délimitée et ne touche pas de domaines fortement réglementés au niveau national. La présente proposition ne comprend donc pas de considérant sur des documents explicatifs.

3.2 Base juridique

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3.3 Principe de subsidiarité

L'existence de règles harmonisées concernant l'application de la législation dans l'ensemble de l'UE devrait contribuer à créer des conditions équitables à la fois pour éviter des distorsions de concurrence sur le marché intérieur, au détriment de la sécurité maritime, et pour assurer des conditions de travail et de vie décentes pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité. Plus particulièrement, l'expérience acquise dans le cadre du contrôle par l'État du port au niveau de l'UE a démontré que la mise en commun des ressources et l'échange d'informations étaient efficaces pour assurer une meilleure surveillance des navires faisant escale dans les ports de l'UE.

3.4 Principe de proportionnalité

Le respect des dispositions dans le secteur des transports maritimes repose avant tout sur les mesures prises par l'État du pavillon. La proposition actuelle vise à renforcer le rôle de l'État du pavillon pour contrôler si la directive 2009/13/CE est appliquée de manière efficace et cohérente et à éviter que les États membres prennent des mesures individuelles au détriment de la cohérence, voire en violation du droit de l'Union ou du droit international.

⁸ COM (2007) 502

3.5 Choix des instruments

Étant donné que les États membres doivent mettre en œuvre des normes minimales en adoptant des mesures dans leur système national et dans le domaine des compétences partagées, l'instrument adéquat est une directive.

3.6 Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la convention du travail maritime de 2006, à l'instar de la directive 2009/13/CE.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union dans le domaine du transport maritime vise, entre autres, à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires, la sécurité en mer et la prévention de la pollution due aux accidents en mer.
- (2) L'Union est consciente du fait que la plupart des accidents en mer sont directement provoqués par des facteurs humains, notamment la fatigue.
- (3) L'un des principaux objectifs de la politique de l'Union en matière de sécurité maritime consiste à faire disparaître les navires ne répondant pas aux normes.
- (4) Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail a adopté la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommée la «convention»), dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour

⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁰ JO C [...] du [...], p. [...].

contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.

- (5) La décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007¹¹ a autorisé les États membres à ratifier la convention. Les États membres sont instamment invités à la ratifier au plus vite.
- (6) La convention fixe des normes du travail maritime pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et du pavillon des navires.
- (7) La directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009¹² met en œuvre l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifie la directive 1999/63/CE.
- (8) La directive 2009/13/CE a été adoptée sur la base de l'article 155 du traité.
- (9) Étant donné que les accords conclus en vertu de l'article 155 du traité et devant être mis en œuvre par des décisions du Conseil peuvent exclusivement couvrir des questions définies à l'article 153 du traité, certaines dispositions de la convention relatives aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la convention ne pouvaient pas faire partie de l'accord social mis en œuvre par la directive 2009/13/CE. Il convient d'intégrer ces dispositions dans le droit de l'Union au moyen de la présente directive.
- (10) Même si la directive 2009/21/CE régit les responsabilités de l'État du pavillon en intégrant dans le droit de l'Union le système d'audit des États du pavillon établi par l'OMI et en introduisant la certification de la qualité des autorités maritimes nationales, il est estimé qu'une directive distincte portant sur les normes du travail maritime est plus appropriée pour refléter plus clairement les différents objectifs et procédures.
- (11) La directive 2009/13/CE s'applique aux gens de mer qui travaillent à bord de navires battant le pavillon d'un État membre. Les États membres devraient donc contrôler le respect de l'ensemble des dispositions de ladite directive à bord des navires battant leur pavillon.
- (12) Pour contrôler la mise en œuvre effective de la directive 2009/13/CE, il est nécessaire que les États membres vérifient, par un système d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent leur pavillon respectent les prescriptions de la directive 2009/13/CE.
- (13) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau de l'Union, cette dernière peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5

¹¹ JO L 161 du 22.6.2007, p. 63.

¹² JO L 124 du 20.5.2009, p. 30.

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.

- (14) Étant donné que la présente directive assure la mise en œuvre de la directive 2009/13/CE, elle devrait entrer en vigueur à la même date que ladite directive,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Objet

La présente directive établit des dispositions visant à garantir que les États membres s'acquittent de manière efficace des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, de vérifier que les navires battant leur pavillon respectent la directive 2009/13/CE. La présente directive est sans préjudice de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil¹³.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «navire», 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;
- b) «armateur», 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 de l'annexe de la directive 2009/13/CE, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.

Article 3
Contrôle de conformité

Les États membres veillent à l'établissement de mécanismes de contrôle et de surveillance appropriés et à l'exécution d'inspections efficaces et adéquates afin de garantir que les conditions de vie et de travail des gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon satisfont et continuent à satisfaire aux exigences de la directive 2009/13/CE.

Article 4
Personnel en charge du //contrôle de conformité

Les États membres veillent à ce que le personnel chargé de vérifier la bonne mise en œuvre de la directive 2009/13/CE possède la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs,

¹³ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer cette vérification et assurer le respect des dispositions de ladite directive.

Article 5

Plaintes

1. Si un État Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la directive 2009/13/CE ou que les mesures d'exécution de cette dernière présentent de sérieux manquements, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.
2. Le personnel chargé d'examiner ces plaintes garde confidentielle la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou des manquements de nature à compromettre les conditions de travail et de vie des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives et réglementaires, et s'abstient de révéler à l'armateur ou à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

Article 6

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après son entrée en vigueur. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
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.
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 7

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la directive 2009/13/CE.

Article 8
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président