



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0394/2012

23.1.2013

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (COM(2012)0129 – C7-0081/2012 – 2012/0062(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Brian Simpson

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Dans les amendements du Parlement, les modifications apportées au projet d'acte sont marquées en ***italique gras***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du projet d'acte pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	26
PROCÉDURE.....	29

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (COM(2012)0129 – C7-0081/2012 – 2012/0062(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2012)0129),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0081/2012),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2012¹,
 - vu l'avis du Comité des régions,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0394/2012),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) L'application et/ou l'interprétation de la présente directive ne saurait en aucun cas aboutir à une réduction du niveau de protection dont bénéficient les

¹ JO C 299 du 4.10.2012, p. 153.

travailleurs en vertu de la législation de l'Union.

Justification

Si des normes internationales minimales sont éminemment souhaitables, elles ne sauraient servir de prétexte pour affaiblir le niveau de protection dont bénéficient actuellement les gens de mer européens. Ce principe est particulièrement important eu égard à l'objectif d'inciter davantage de citoyens européens à s'engager dans une carrière maritime.

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Le mémorandum d'entente de Paris (ci-après le "mémorandum de Paris") sur le contrôle des navires par l'État du port vise à améliorer la sécurité maritime par un contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans les ports européens au moyen de procédures mieux harmonisées pour les inspections de la conformité avec les conventions internationales en vigueur. Afin de tirer profit des compétences qui sous-tendent le mémorandum de Paris, il convient de tenir compte des recommandations, en particulier des guides à l'intention des inspecteurs élaborés dans le cadre de l'organisation du mémorandum de Paris au sein de laquelle siègent 27 pays, parmi lesquels 22 sont des États membres de l'Union, ainsi que la Commission européenne, et où l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du travail sont représentées en tant qu'observatrices.

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 ter) Les navires battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié une ou plusieurs des conventions énumérées à l'article 2, point 1, de la directive 2009/16/CE devraient être soumis à des inspections périodiques plus fréquentes eu égard au risque accru qu'ils présentent.

Justification

La ratification de conventions internationales fournit une certaine garantie quant au respect des normes applicables aux navires en matière de sécurité, d'environnement et de protection sociale. Par conséquent, il importe que l'Union mette en place des mécanismes encourageant leur ratification en vue d'éliminer les navires ne répondant pas aux normes et qu'elle favorise des conditions de concurrence plus équitables dans le transport maritime.

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) L'inspection des conditions de vie et de travail des marins à bord ainsi que de leurs qualifications professionnelles exige une augmentation du nombre des inspecteurs spécialisés dans des domaines spécifiques. En outre, il convient de délivrer aux inspecteurs une formation appropriée pour leur permettre d'exercer les contrôles prévus par la convention, une fois celle-ci en vigueur. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et les États membres qui ont signé le mémorandum de Paris devraient faire avancer le dossier de la formation des inspecteurs aux fins de la convention.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) *Le* pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à **la Commission** en ce qui concerne les modifications à apporter à l'annexe VI de la directive 2009/16/CE contenant la liste des "instructions" adoptées dans le mémorandum d'entente de Paris, afin que les procédures applicables et exécutoires sur le territoire des États membres restent conformes aux procédures convenues au niveau international. **La possibilité pour la Commission d'actualiser rapidement ces procédures contribuerait à la mise en place de conditions de concurrence équitables au niveau mondial pour le transport maritime.** Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission veille à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée, au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

(9) **Afin de permettre à la Commission d'actualiser rapidement les procédures afférentes et de contribuer ainsi à la mise en place de conditions de concurrence équitables au niveau mondial pour le transport maritime,** le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait **lui** être délégué en ce qui concerne les modifications à apporter à l'annexe VI de la directive 2009/16/CE contenant la liste des "instructions" adoptées dans le mémorandum d'entente de Paris, afin que les procédures applicables et exécutoires sur le territoire des États membres restent conformes aux procédures convenues au niveau international **et tiennent compte des directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention.** Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, il convient que la Commission veille à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée, au Parlement européen et au Conseil.

Amendement 6

Proposition de directive
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Lors de l'adoption d'actes délégués portant sur des points dont traite la convention, il convient de vérifier le respect des dispositions inscrites dans

ladite convention.

Amendement 7

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a bis (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 2 – point 1 – sous-point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) au point 1), le point i bis) suivant est ajouté:

"i bis) la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (convention BWM de 2004);"

Justification

Cet amendement vise à actualiser la liste des conventions se rapportant au contrôle par l'État du port.

Amendement 8

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a ter (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 2 – point 1 – sous-point i ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a ter) au point 1), le point i ter) suivant est ajouté:

"i ter) la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (convention LLMC de 1976);"

Justification

Cet amendement vise à actualiser la liste des conventions se rapportant au contrôle par l'État du port.

Amendement 9

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point a quater (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 2 – point 1 – sous-point i quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*a quater) au point 1), le point i quater)
suivant est ajouté:*

*"i quater) la convention internationale
sur le contrôle des systèmes antisalissure
nuisibles sur les navires (convention AFS
de 2001);*

Justification

Cet amendement vise à actualiser la liste des conventions se rapportant au contrôle par l'État du port.

Amendement 10

Proposition de directive

Article 1 – point 1 – sous-point b

Directive 2009/16/CE

Article 2 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

"ou sa version actualisée";

"dans sa version actualisée";

Amendement 11

Proposition de directive

Article 1 – point 2

Directive 2009/16/CE

Article 3 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. L'application et/ou l'interprétation de la présente directive ne peut en aucun cas constituer un motif justifiant une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans le cadre de la législation

5. L'application et/ou l'interprétation de la présente directive ne peut en aucun cas constituer un motif justifiant une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans le cadre de la législation

sociale de l'Union.

sociale de l'Union *ni être considérée comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assure aux travailleurs concernés des conditions plus favorables que celles qui sont énoncées dans la directive.*

Justification

Le présent amendement est inspiré de l'article 19, paragraphe 8, de la constitution de l'Organisation internationale du travail qui est citée dans le préambule de la convention et figure également dans le considérant 13 de la directive 2009/13/CE.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 1 – point 4 bis (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 13 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. L'article 13 est modifié comme suit:

a) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

"Les États membres veillent à ce que les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 12 soient soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée, en tenant particulièrement compte des recommandations relatives à l'inspection des navires, élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris, dans les conditions suivantes:"

b) le point c bis) suivant est ajouté:

"c bis) vérifier que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires sont conformes aux prescriptions de la convention."

c) le paragraphe suivant est ajouté:

"3 bis. Dès lors que parmi les motifs évidents, tels qu'ils sont visés au paragraphe 3, figure au moins l'un des motifs indiqués à l'annexe V, partie A,

points 16, 17, 18 ou 18 bis, l'inspection plus détaillée comporte un contrôle de la conformité avec les prescriptions concernant:

- a) l'âge minimal;*
- b) le certificat médical;*
- c) les qualifications des gens de mer;*
- d) les contrats d'engagement maritime;*
- e) le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé;*
- f) la durée du travail ou du repos;*
- g) les effectifs du navire;*
- h) le logement;*
- i) les installations de loisirs à bord;*
- j) l'alimentation et le service de table;*
- k) la santé et la sécurité et la prévention des accidents;*
- l) les soins médicaux à bord;*
- m) les procédures de plainte à bord;*
- n) le paiement des salaires."*

Justification

Les recommandations formulées au titre du mémorandum d'entente de Paris visent à l'instauration de procédures harmonisées de contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans les ports européens. Il importe de mettre à profit le savoir qu'il contient, en suivant notamment les recommandations contenues dans le guide détaillé à l'usage de l'inspecteur pour la vérification de la convention. Le premier alinéa est inspiré de la règle 5.2.1, paragraphe 4, de la convention, tandis que le paragraphe 3 bis est inspiré de la norme A5.2.1, paragraphe 2, et de l'annexe A5-III.

Amendement 13

Proposition de directive

Article 1 – point 5 bis (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 15 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. *À l'article 15, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:*

"1. *Les États-membres veillent à ce que leurs inspecteurs tiennent compte des procédures et lignes directrices prévues à l'annexe VI et tiennent également compte des recommandations relatives à l'inspection des navires, élaborées dans le cadre du mémorandum de Paris."*

Justification

Les recommandations formulées au titre du mémorandum d'entente de Paris visent à l'instauration de procédures harmonisées de contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans les ports européens. Il importe de mettre à profit le savoir qu'il contient, en suivant notamment les recommandations contenues dans le guide détaillé à l'usage de l'inspecteur pour la vérification de la convention du travail maritime de 2006.

Amendement 14

Proposition de directive

Article 1 – point 6 bis (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. *L'article suivant est inséré:*

"Article 17 bis

Non-conformité avec les prescriptions de la convention

1. Lorsqu'il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, l'inspecteur porte immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les manquements observés et les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Dans le cas où il estime que ces manquements sont importants, ou si ces manquements ont un rapport avec une

plainte éventuellement déposée en vertu de l'annexe V, partie A, point 18 bis, l'inspecteur les porte également à la connaissance des organisations de gens de mer et d'armateurs concernées présentes sur le territoire de l'État membre dans lequel l'inspection est effectuée, et peut:

a) informer un représentant de l'État du pavillon;

b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

2. En ce qui concerne les questions relatives à la convention ou à toute autre convention de l'OIT, l'État membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au directeur général de l'OIT une copie du rapport de l'inspecteur accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'État du pavillon, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les voies de recours pertinentes."

Justification

Créer un article distinct permet de bien marquer que ces mesures devraient être prises dès qu'un cas de manquement aux prescriptions de la CTM est établi, que ce soit à l'issue du dépôt d'une plainte ou non.

Le libellé proposé est inspiré de la norme 5.2.1, paragraphes 4 et 5, de la convention.

Amendement 15

Proposition de directive

Article 1 – point 6 ter (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 18 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 ter. *À l'article 18, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:*

"L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni à l'armateur concerné. L'inspecteur prend les mesures appropriées pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer, notamment en s'assurant que la confidentialité est garantie pendant les entretiens avec les membres d'équipage."

Justification

Conformément à la norme A5.2.2, paragraphe 7, de la convention, la protection du marin doit aller au-delà de la simple garantie de la confidentialité à l'égard du capitaine ou de l'armateur.

Amendement 16

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Plaintes relatives à la convention du travail maritime

Procédures de traitement des plaintes déposées au titre de la convention

Justification

Le présent amendement vise à apporter une clarification.

Amendement 17

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) peut être déposée auprès d'un inspecteur du port dans lequel le navire du marin fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur entreprend une enquête initiale.

Justification

Le présent amendement se fonde sur la norme A5.2.2, paragraphe 1, de la convention.

Amendement 18

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe -1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1 bis. Le cas échéant, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête initiale détermine notamment si les procédures de plainte à bord visées à la règle 5.1.5 de la convention ont été appliquées. L'inspecteur peut également procéder à une inspection plus détaillée conformément à l'article 13, paragraphe 3.

Justification

Le présent amendement se fonde sur la norme A5.2.2, paragraphe 2, de la convention.

Amendement 19

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe -1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1 ter. Le cas échéant, l'inspecteur s'emploie à favoriser un règlement de la plainte à bord du navire.

Justification

Le présent amendement se fonde sur la norme A5.2.2, paragraphe 3, de la convention.

Amendement 20

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe -1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1 quater. Dans le cas où l'enquête initiale ou l'inspection plus détaillée révèle un défaut de conformité relevant du champ d'application de l'article 19, les dispositions dudit article s'appliquent.

Justification

Le présent amendement se fonde sur la norme A5.2.2, paragraphe 4, de la convention.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. ***Lorsqu'une*** plainte portant sur des points couverts par la convention du travail maritime n'a pas été réglée *au niveau* du navire, l'inspecteur chargé du contrôle par l'État du port en informe immédiatement l'État du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un

1. ***Lorsque le paragraphe -1 quater ne s'applique pas et qu'une*** plainte portant sur des points couverts par la convention n'a pas été réglée *à bord* du navire, l'inspecteur chargé du contrôle par l'État du port en informe immédiatement l'État du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un

plan de mesures correctives. Un rapport d'inspection est transmis par voie électronique à la base de données des inspections visée à l'article 24.

délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives ***qui doivent être présentés par l'État du pavillon***. Un rapport d'inspection est transmis par voie électronique à la base de données des inspections visée à l'article 24.

Justification

Le présent amendement procède à un alignement plus rigoureux sur la norme A5.2.2, paragraphe 5, de la convention.

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Lorsqu'une plainte n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément au paragraphe 1, l'État du port transmet une copie du rapport de l'inspecteur au directeur général de l'Organisation internationale du travail. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de la réponse transmise dans le délai prescrit par l'autorité compétente de l'État du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées de l'État du port sont également informées.

Justification

Le présent amendement se fonde sur la norme A5.2.2, paragraphe 6, de la convention.

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 2009/16/CE

Article 18 bis – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. Les statistiques et les informations relatives aux plaintes qui ont été réglées sont transmises régulièrement par l'État du port au directeur général de l'Organisation internationale du travail.

Justification

Le présent amendement vise à garantir que ces informations sont consignées et portées à la connaissance des parties, notamment les organisations d'armateurs et de gens de mer, qui sont susceptibles d'utiliser les procédures de recours pertinentes.

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – point -8 (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 19 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

-8. À l'article 19, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. L'autorité compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections ou les enquêtes a été ou sera supprimée conformément aux conventions."

Justification

Le présent amendement reflète la norme A5.2.2 de la convention. Le paragraphe 1 fait référence à une "enquête initiale", tandis qu'il est question au paragraphe 4 de "l'enquête". Il est nécessaire que les enquêtes comme les inspections trouvent place dans la directive.

Amendement 25

Proposition de directive

Article 1 – point -8 bis (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 19 – paragraphe 2

-8 bis. À l'article 19, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé, [...] l'environnement ou la sûreté des gens de mer ou lorsqu'un défaut de conformité qui constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la convention (y compris les droits des gens de mer) est constaté, l'autorité compétente de l'État du port dans lequel le navire est inspecté fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'immobilisation ou l'arrêt d'opération n'est levé(e) que si tout danger a disparu ou si l'autorité constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'elle estime nécessaire d'imposer, y compris l'acceptation d'un plan d'action visant à supprimer ce défaut de conformité et l'assurance de l'autorité qu'il sera mis en œuvre rapidement, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

Justification

Le présent amendement reflète plus rigoureusement la première partie de la norme A5.2.1, paragraphe 6, de la convention.

Amendement 26

Proposition de directive

Article 1 – point -8 ter (nouveau)

Directive 2009/16/CE

Article 19 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-8 ter. À l'article 19, le paragraphe suivant est inséré:

"3 bis. Si le navire est empêché d'appareiller, l'inspecteur en informe sans délai l'État du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'État du pavillon dans le délai prescrit."

Justification

Le présent amendement reflète la seconde partie de la norme A5.2.1, paragraphe 6, de la convention.

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – point 10

Directive 2009/16/CE

Article 27 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour établir les modalités de publication des informations visées à l'alinéa précédent, les critères pour l'agrégation des données pertinentes et la fréquence des mises à jour. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure *consultative* visée à ***l'article 31, paragraphe 2.***

Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour établir les modalités de publication des informations visées à l'alinéa précédent, les critères pour l'agrégation des données pertinentes et la fréquence des mises à jour. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure ***d'examen*** visée à ***l'article 5 du règlement (UE) n° 2011/182.***

Justification

L'actuelle directive fait référence à l'ancienne procédure de réglementation. Il s'agit de faire mention, dans la directive modifiée, de la procédure d'examen telle qu'elle est énoncée à l'article 5 du règlement (UE) n° 2011/182 relatif à l'exercice des compétences d'exécution par la Commission, qui dispose que les procédures de réglementation deviennent des procédures d'examen.

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – point 11

Directive 2009/16/CE

Article 30 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 30 bis est accordée à la Commission pour une ***durée indéterminée*** à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Amendement

2. La délégation de pouvoir visée à l'article 30 bis est accordée à la Commission pour une ***période de cinq ans*** à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. Sous réserve de l'établissement de ce rapport, la délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

Justification

Le présent amendement reflète la position habituelle du Parlement, selon laquelle la délégation de pouvoir ne devrait pas être accordée pour une durée indéterminée et la Commission devrait élaborer un rapport sur la façon dont elle a usé de ses pouvoirs avant qu'une prorogation soit envisagée.

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – point 12

Directive 2009/16/CE

Article 31 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) établi par l'article 3 du règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE)

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – point 16

Directive 2009/16/CE

Annexe V – point A – sous-point 18

Texte proposé par la Commission

18. *Le* navire a changé de pavillon dans le but de se soustraire au respect de la *CTM*.

Amendement

18. *Il existe des motifs raisonnables de penser que le* navire a changé de pavillon dans le but de se soustraire au respect de la *convention*.

Justification

Le présent amendement procède à un alignement sur la norme A5.2.1, paragraphe 1, point c), de la convention.

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – point 16

Directive 2009/16/CE

Annexe V – point A – sous-point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

18 bis. *Une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux exigences de la convention.*

Amendement

Justification

Le présent amendement procède à un alignement sur la norme A5.2.1, paragraphe 1, point d), de la convention.

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – point 17

Directive 2009/16/CE

Annexe X – point 3.10 – sous-point 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis. Violation des droits et des principes fondamentaux ou des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer visés aux articles III et IV de la convention, à savoir:

(1) les droits fondamentaux:

a) à la liberté d'association et à la reconnaissance effective du droit de négociation collective;

b) à l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;

c) à l'abolition effective du travail des enfants;

d) à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de travail;

(2) les droits en matière d'emploi et les droits sociaux, à savoir que:

e) tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées;

f) tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables;

g) tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires;

h) tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

Justification

Le présent amendement reflète les articles III et IV de la convention conformément au principe directeur B5.2.1, paragraphe 2.

Amendement 33

Proposition de directive Article 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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 la date d'entrée en vigueur de la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions. 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.

Amendement

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

Justification

Nombreux sont les États membres qui auront ratifié la convention du travail maritime parmi les 30 premiers signataires (ou peu de temps après) et qui auront, dans tous les cas, travaillé sur la mise en œuvre de la convention pendant plusieurs années et qui, par conséquent, seront en mesure de respecter pleinement la directive à la date de l'entrée en vigueur de la convention. La transposition de la directive en droit national peut courir en même temps que la période de douze mois à l'issue de laquelle la convention entrera en vigueur, une fois la 30^e ratification enregistrée. Cette approche correspondrait à l'esprit de l'accord conclu par les partenaires sociaux.

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

La convention du travail maritime (CTM) a été adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) le 23 février 2006. Elle couvre 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). Elle remplacera les 37 conventions maritimes de l'OIT existantes et les recommandations y afférentes adoptées depuis 1920 et représente le premier code du travail maritime général pour plus de 1,2 million de gens de mer dans le monde.

Le 20 août 2012, l'OIT a reçu la 30^e ratification de la CTM, ce qui a permis l'entrée en vigueur de la convention, un an plus tard. Neuf États membres (la Bulgarie, Chypre, le Danemark, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, l'Espagne et la Suède) figuraient parmi ces 30 premières ratifications, de même que la Croatie, la Norvège et la Suisse.

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) a déjà aligné la législation européenne sur les dispositions pertinentes des titres 1, 2, 3 et 4 de la CTM. Cependant, les partenaires sociaux européens n'avaient pas le pouvoir d'intégrer les dispositions d'exécution visées au titre 4 de la CTM dans cet accord, ce qui explique la présentation de la présente proposition. Celle-ci est étroitement associée à la proposition relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE (COM(2012)134).

ANALYSE GLOBALE

Le Parlement soutient depuis longtemps les mesures destinées à établir des normes minimales en matière de conditions de travail et de vie à bord des navires. Compte tenu du caractère mondial du secteur des transports maritimes, il convient que ces normes soient applicables à l'ensemble du secteur. Les mesures visant à garantir la conformité, qui figurent au titre 4, ont un rôle particulièrement important à jouer dans la réalisation de ces objectifs. Les navires qui ne répondent pas aux normes sont inacceptables tant en ce qui concerne les droits des travailleurs que dans l'intérêt de la sûreté, de la sécurité et de la protection environnementale.

Les propriétaires, les capitaines et les États du pavillon sont chargés de veiller à ce que les navires respectent les règles pertinentes. Toutefois, les États du pavillon n'appliquent pas tous ces dispositions de manière effective. Ces manquements à leurs engagements autorisent certains navires à naviguer dans des conditions pouvant compromettre la sécurité, mettre des vies en péril et menacer le milieu marin.

Aussi est-il approprié que l'Union européenne mette en place des mécanismes pour vérifier que les normes pertinentes sont appliquées à bord de l'ensemble des navires qui font escale dans les ports européens, indépendamment de la nationalité des gens de mer ou du pavillon du navire. Cette démarche constitue également un moyen de limiter le dumping social qui

détériorer les conditions de travail et pénaliser les propriétaires de navires offrant des conditions de travail décentes conformes aux règles de l'OIT.

La clause de l'absence de traitement plus favorable établie par la CTM revêt une importance particulière dans ce contexte. En vertu de cette clause, les navires qui battent le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant pavillon d'un État l'ayant ratifiée. Cette clause contribuera de façon appréciable à la garantie de conditions de concurrence équitables pour le transport maritime.

Dans le même temps, le Parlement a également souligné combien il était important de renforcer l'attractivité des professions maritimes pour les citoyens européens, notamment en améliorant les conditions de travail et de vie à bord des navires. Il convient de se féliciter de l'établissement de normes internationales minimales, cependant, il importe de veiller à ce qu'elles ne servent pas de prétexte à une réduction des niveaux de protection existants prévus dans le cadre de la législation sociale européenne.

AMENDEMENTS PROPOSÉS

Outre les amendements qui précisent que l'établissement de normes internationales minimales ne justifie en aucun cas l'affaiblissement des normes européennes existantes lorsque celles-ci offrent un niveau de protection plus élevé, d'autres amendements proposés visent à aligner plus rigoureusement le texte de la directive relative au contrôle par l'État du port sur celui de la CTM. Une autre série d'amendements vise à garantir que ces informations sont transmises à l'Organisation internationale du travail de manière à promouvoir l'extension des bonnes pratiques. Ont également été présentées des propositions visant à renforcer les clauses relatives à la confidentialité des plaintes pour réduire le risque que les gens de mer se sentent freinés dans leur démarche de dépôt de plainte par crainte d'avoir à subir par la suite des conséquences négatives.

Compte tenu de l'importance qu'il y a à s'assurer que la législation européenne corresponde aux engagements extérieurs pris par l'Union et que les États membres soient en mesure, depuis 2006, de préparer la législation nationale requise, il semble également approprié de réduire la période de transposition de manière à ce que les États membres soient en parfaite conformité lorsque la CTM entrera en vigueur.

Enfin, étant donné que la directive 2009/16/CE est modifiée pour la première fois depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, il convient d'élaborer de nouvelles règles sur les compétences déléguées et les compétences d'exécution. L'amendement qui a été proposé sur cette question reflète la position habituelle du Parlement selon laquelle la délégation de pouvoir ne devrait pas être accordée pour une durée indéterminée et la Commission devrait élaborer un rapport sur la façon dont elle a utilisé ses pouvoirs avant qu'une prorogation soit envisagée.

MESURES SUPPLEMENTAIRES REQUISES

Bien qu'il soit important de ratifier rapidement la CTM et de transposer la directive modifiée, créer un cadre législatif approprié n'est pas suffisant. Les États membres doivent également recruter un nombre adéquat d'inspecteurs possédant les compétences requises, notamment la capacité d'évaluer les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires. L'Agence européenne pour la sécurité maritime a un rôle important à jouer dans la formation

des inspecteurs pour leur permettre d'exercer leurs fonctions de contrôle du respect de la CTM.

PROCÉDURE

Titre	Contrôle par l'État du port	
Références	COM(2012)0129 – C7-0081/2012 – 2012/0062(COD)	
Date de la présentation au PE	23.3.2012	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 29.3.2012	
Commission saisie pour avis Date de l'annonce en séance	EMPL 29.3.2012	
Avis non émis Date de la décision	EMPL 20.4.2012	
Rapporteur Date de la nomination	Brian Simpson 23.4.2012	
Examen en commission	9.10.2012	26.11.2012
Date de l'adoption	27.11.2012	
Résultat du vote final	+: 35	–: 4
	0: 0	
Membres présents au moment du vote final	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommarrìa Uggias, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Suppléants présents au moment du vote final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Markus Ferber, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils	
Date du dépôt	23.1.2013	