



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2012/0065(COD)

27.11.2012

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission de l'emploi et des affaires sociales

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE
(COM(2012)0134 – C7-0083/2012 – 2012/0065(COD))

Rapporteur pour avis: Georges Bach

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

1. Introduction

La proposition de directive à l'examen s'inscrit dans un vaste ensemble de mesures législatives européennes visant à mettre en œuvre différentes normes de la Convention du travail maritime (CTM) adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) le 23 février 2006 à Genève. À ce jour, 30 pays ont ratifié la convention, qui représentent plus de 59 % du tonnage de la flotte mondiale. Est ainsi remplie la condition d'entrée en vigueur de la convention, à savoir ratification par 30 pays représentant 33 % du tonnage brut mondial.

La convention prévoit des droits et une protection complets au travail pour les quelque 1,2 million de gens de mer de la planète. Elle couvre des aspects essentiels tels que les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire (titre I), les conditions d'emploi (titre II), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre III), la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale (titre IV) ainsi que la conformité et la mise en application des dispositions (titre V), 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 vise à instaurer l'égalité des conditions dans le secteur maritime mondial, en fixant des normes minimales communes pour tous les pavillons et tous les gens de mer.

L'UE a déjà adopté la décision du Conseil 2007/431/CE du 7 juin 2007 qui autorise les États membres à ratifier la convention. Seize États membres sont en train de ratifier cette dernière, cependant que l'Espagne, la Pologne, la Bulgarie, le Luxembourg, le Danemark, la Lettonie, les Pays-Bas, la Suède et Chypre l'ont déjà fait.

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, accord qui constitue un acquis remarquable du dialogue social sectoriel.

La directive 2009/13/CE a aligné la législation européenne sur les dispositions pertinentes de la convention établissant les droits des gens de mer et reprises dans les titres I, II, III et IV. Les partenaires sociaux européens, souhaitant mettre en œuvre cet accord par le biais d'une décision du Conseil fondée sur l'article 155 du traité FUE, n'ont pas le pouvoir de reprendre dans l'accord les dispositions d'application contenues dans le titre V de la convention. Ils ont donc demandé à la Commission d'agir à ce sujet.

La proposition à l'examen vise à combler cette lacune en ce qui concerne les responsabilités de l'État de pavillon, eu égard à l'importance cruciale du titre V de la convention pour les gens de mer.

La proposition est étroitement liée à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/16/CE sur le contrôle de l'état du port, qui vise à

harmoniser les conditions de concurrence dans ce secteur en appliquant la convention dans tous les ports européens.

2. La dimension "transport" de la proposition

La proposition s'inscrit dans le droit fil du Livre blanc de la Commission du 28 mars 2011 intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transports compétitif et économe en ressources", lequel soulignait l'importance d'un agenda social pour le transport maritime.

Elle renforcera considérablement le profil des transports maritimes en appliquant les droits des gens de mer fixés dans la convention. Elle promouvra et améliorera l'image du secteur et sauvegardera les intérêts de l'Europe dans le monde en assurant l'égalité des conditions au plan mondial.

Le rapporteur pour avis se félicite de la proposition, qui vise à transposer au niveau de l'UE les acquis très favorables du dialogue social entre les parties prenantes du secteur maritime.

Il est d'avis que la proposition devrait être précisée et renforcée, ce qui suppose l'incorporation d'éléments fondamentaux de la convention dans le texte.

Les amendements proposés fourniront aux États membres exerçant leurs responsabilités d'État du pavillon un cadre de référence solide en mettant en place un régime d'inspection efficace et précis pour assurer la conformité des navires avec la directive 2009/13/CE. Dans le même esprit, les procédures de traitement des plaintes et les procédures d'inspection et de mise en application ont été renforcées conformément à la convention.

AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'emploi et des affaires sociales, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(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.

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. ***Dès lors, la directive 2009/21/CE, dont les dispositions ne s'appliquent qu'aux conventions de l'OMI, ne devrait pas être affectée par la présente directive. En tout état de cause, les États membres pourraient élaborer, mettre en œuvre et gérer un système de gestion de la qualité pour les parties opérationnelles des activités de leur administration maritime liées à leur statut d'État du pavillon relevant du champ d'application de la présente directive.***

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 ***veiller à s'acquitter de manière efficace des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la convention du travail maritime de 2006 qui correspondent aux éléments figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE à bord des navires battant leur pavillon. Aux fins de l'instauration d'un système efficace pour les mécanismes de contrôle, y compris les inspections, un État membre pourrait accorder une habilitation à des institutions publiques ou à d'autres organismes au sens de la convention du travail maritime de 2006.***

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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 actuellement les travailleurs en vertu de la législation de l'Union.

Justification

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

Amendement 4

Proposition de directive Article 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) "certificat de travail maritime", "certificat de travail maritime provisoire" et "déclaration de conformité du travail maritime" respectivement les documents visés dans la norme A5.1.3, paragraphe 9, de la convention du travail maritime de 2006 établis suivant les modèles fournis à l'annexe A5-II de la convention;

Justification

Il y a lieu de définir ces documents étant donné qu'il y est fait référence dans les amendements proposés.

Amendement 5

Proposition de directive Article 3 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Contrôle de conformité

Contrôle *et certification* de conformité

Justification

La certification est un élément important du système de contrôle de conformité décrit dans la proposition.

Amendement 6

Proposition de directive Article 3 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, les États membres peuvent, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, décider d'adapter, comme le prévoit l'article II, paragraphe 6, de la CTM de 2006, les mécanismes de contrôle, y compris les inspections, pour tenir compte des conditions spécifiques relatives à de tels navires.

Amendement 7

Proposition de directive Article 3 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Chaque État membre établit un système efficace d'inspection et de certification des

***conditions du travail maritime
conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4,
ainsi qu'aux normes A5.1.3 et A5.1.4 de la
convention du travail maritime, en vue
d'assurer que les conditions de travail et
de vie des gens de mer sont et demeurent
conformes aux normes de la convention à
bord des navires battant son pavillon.***

Justification

Les modalités relatives à la délivrance, à la vérification, à l'inspection et à la mise en application du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime sont détaillées aux normes A5.1.3 et A5.1.4, c'est pourquoi il convient de les mentionner au présent article.

Amendement 8

Proposition de directive

Article 3 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, les États membres peuvent, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes (y compris ceux d'un autre État membre, si celui-ci y consent) dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, l'État membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.1., paragraphe 3, de la convention du travail maritime.

Amendement 9

Proposition de directive

Article 3 – paragraphe 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. Le certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'État membre du pavillon et que les prescriptions de la directive 2009/13/CE concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies dans la mesure certifiée.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.1., paragraphe 4, de la convention du travail maritime.

Amendement 10

Proposition de directive

Article 3 – paragraphe 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quinquies. Des informations sur le système mentionné au paragraphe 1 bis du présent article, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité, doivent figurer dans les rapports soumis par l'État membre au Bureau international du travail en vertu de l'article 22 de la constitution dudit bureau.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.1., paragraphe 5, de la convention du travail maritime.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 3 – paragraphe 1 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 sexies. Chaque État membre définit des objectifs et des normes précis pour l'administration de ses systèmes d'inspection et de certification, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes respectées.

Justification

Cet amendement reflète la norme A 5.1.1., paragraphe 1, de la convention du travail maritime.

Amendement 12

Proposition de directive

Article 3 – paragraphe 1 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 septies. Chaque État membre exige qu'un exemplaire de la directive 2009/13/CE soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.1, paragraphe 2, de la convention du travail maritime.

Amendement 13

Proposition de directive Article 4 – titre

Texte proposé par la Commission

Personnel en charge du contrôle de conformité

Amendement

Organismes reconnus et personnel en charge du contrôle de conformité

Justification

Introduction d'une exigence reposant sur la règle 5.1.3, paragraphe 3, de la convention concernant le contrôle de conformité par les États membres.

Amendement 14

Proposition de directive Article 4 bis – paragraphe 1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Inspection et mise en application

1. Chaque État membre vérifie, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques, de surveillance et d'autres mesures de contrôle, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la directive 2009/13/CE telles qu'elles sont mises en œuvre par la législation et les réglementations nationales.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.4., paragraphe 1, de la convention du travail maritime.

Amendement 15

Proposition de directive Article 4 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) peut aider les États membres à surveiller les organismes agréés qui effectuent des tâches de certification en leur nom en vertu de l'article 9 de la directive 2009/15/CE, sans préjudice des droits et des obligations des États du pavillon.

Justification

Étant donné que l'Agence aide déjà la Commission à contrôler des organismes agréés, lui permettre d'aider aussi les États membres assurerait une efficacité accrue et réduirait les pressions exercées sur les budgets des États membres.

Amendement 16

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 2 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les paragraphes 3 à 19 (nouveaux) du présent article contiennent les prescriptions détaillées au sujet du système d'inspection et de mise en application mentionné au paragraphe 1 du présent article.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.4., paragraphe 2, de la convention du travail maritime.

Amendement 17

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 3 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Chaque État membre dispose d'un système d'inspection des conditions faites aux gens de mer à bord des navires

battant son pavillon, notamment pour vérifier que les mesures relatives aux conditions de travail et de vie énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, le cas échéant, sont suivies et que les prescriptions de la directive 2009/13/CE sont respectées.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 1, de la convention du travail maritime.

Amendement 18

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 4 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Les États membres désignent des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui leur incombent en application du paragraphe 3 (nouveau) du présent article. Lorsque des organismes reconnus sont habilités à mener des inspections, les États membres exigent que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donnent aux intéressés l'autorité juridique nécessaire pour exercer leurs fonctions.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 2, de la convention du travail maritime.

Amendement 19

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 5 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Les dispositions nécessaires sont prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité visées au paragraphe 3 (nouveau) du présent article.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 3, de la convention du travail maritime.

Amendement 20

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 6 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. S'agissant de tout État membre auquel s'applique l'article 3, paragraphe 1 bis (nouveau) de la présente directive, les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime de 2006, le cas échéant. S'agissant de tout autre État membre, l'intervalle entre deux inspections ne doit en aucun cas excéder trois ans.

Justification

L'amendement reflète la norme A5.1.4; paragraphe 4, de la convention mais établit une distinction entre les États membres auxquels s'applique la convention (auquel cas il peut être fait référence à la norme A5.1.3 de la convention) et ceux auxquels elle ne s'applique pas.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 7 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. 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 qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 5, de la convention du travail maritime.

Amendement 22

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 8 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8. Chaque État membre formule des règles adaptées et en assure l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 6, de la convention du travail maritime.

Amendement 23

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 9 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

9. Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires quant aux tâches à accomplir et munis des pouvoirs appropriés, sont autorisés:

a) à monter à bord des navires battant le pavillon de l'État membre;

b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées; et

c) à exiger qu'il soit remédié à tout manquement et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la directive 2009/13/CE (y compris les droits des gens de mer) ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 7 (a) à (c), de la convention du travail maritime.

Amendement 24

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 10 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

10. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 9(c) du présent article doit pouvoir faire l'objet d'un recours devant l'autorité judiciaire ou administrative.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 8, de la convention du travail maritime.

Amendement 25

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 11 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11. Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la directive 2009/13/CE qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 9, de la convention du travail maritime.

Amendement 26

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 12 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

12. Les inspecteurs tiennent 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 ou réglementaires, et s'abstiennent 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.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 10, de la convention du travail maritime.

Amendement 27

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 13 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

13. Les inspecteurs ne doivent pas se voir confier des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à une inspection efficace ou de porter préjudice à leur autorité ou à leur impartialité vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou de toute autre partie intéressée.

Les inspecteurs doivent notamment:

a) avoir l'interdiction de posséder un intérêt quelconque, direct ou indirect, dans les activités qu'ils sont appelés à contrôler; et

b) être tenus, sous peine de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées, de ne pas révéler, même après avoir cessé leurs fonctions, les secrets commerciaux ou les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont ils pourraient avoir eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 11 (a) et (b), de la convention du travail maritime.

Amendement 28

Proposition de directive Article 4 bis – paragraphe 14 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

14. Pour toute inspection effectuée, les inspecteurs soumettent un rapport à l'autorité compétente. Une copie de ce rapport, en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, est remise au capitaine et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 12, de la convention du travail maritime.

Amendement 29

Proposition de directive Article 4 bis – paragraphe 15 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

15. L'autorité compétente tient des registres des inspections des conditions faites aux gens de mer à bord des navires battant le pavillon de l'État membre duquel elle relève. Elle publie un rapport annuel sur les activités d'inspection dans un délai raisonnable ne dépassant pas six mois à partir de la fin de l'année.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 13, de la convention du travail maritime.

Amendement 30

Proposition de directive Article 4 bis – paragraphe 16 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

16. Dans le cas d'une enquête faisant suite à un incident majeur, le rapport est soumis à l'autorité compétente de l'État membre concerné dès que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'enquête.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 14, de la convention du travail maritime.

Amendement 31

Proposition de directive Article 4 bis – paragraphe 17 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

17. Lorsqu'il est procédé à une inspection ou lorsque des mesures sont prises conformément aux dispositions du présent article, tous les efforts raisonnables sont faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 15, de la convention du travail maritime.

Amendement 32

Proposition de directive Article 4 bis – paragraphe 18 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18. Des indemnités sont versées conformément à la législation nationale

pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 16, de la convention du travail maritime.

Amendement 33

Proposition de directive

Article 4 bis – paragraphe 19 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

19. Des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives sont prévues et effectivement appliquées par tout État membre en cas d'infraction aux prescriptions de la directive 2009/13/CE, y compris les droits des gens de mer, et d'entrave à l'exercice des fonctions des inspecteurs.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 17, de la convention du travail maritime.

Amendement 34

Proposition de directive

Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4 bis

Inspection et mise en application

6. Dans tous les États membres, les inspections sont effectuées à des intervalles conformes aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime de 2006.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.4, paragraphe 4, de la convention du travail maritime. Dans la proposition de la Commission modifiant la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, aucune distinction n'est effectuée, en ce qui concerne le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, entre les États membres qui ont ratifié la convention du travail maritime et ceux qui ne l'ont pas encore fait. En vertu de ce qui précède, l'obligation des États membres de mettre en place des inspections découle du droit de l'Union.

Amendement 35

Proposition de directive

Article 5 bis – paragraphe 1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Procédures de plainte à bord

1. Les États membres exigent qu'il existe à bord des navires battant leur pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la directive 2009/13/CE, y compris les droits des gens de mer.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.5., paragraphe 1, de la convention du travail maritime.

Amendement 36

Proposition de directive

Article 5 bis – paragraphe 2 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les États membres interdisent et sanctionnent toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.5., paragraphe 2, de la convention du travail maritime.

Amendement 37

Proposition de directive

Article 5 bis – paragraphe 3 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Justification

Cet amendement reflète la règle 5.1.5., paragraphe 3, de la convention du travail maritime.

Amendement 38

Proposition de directive

Article 5 bis – paragraphe 4 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation, la réglementation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer peuvent avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions de la directive 2009/13/CE, y compris les droits des gens de mer.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.5, paragraphe 1, de la convention du travail maritime.

Amendement 39

Proposition de directive

Article 5 bis – paragraphe 5 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Chaque État membre veille à ce que la législation ou la réglementation prévoit l'établissement de procédures de plainte à

bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 à 3 du présent article. Ces procédures doivent viser à ce que le litige 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.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.5, paragraphe 2, de la convention du travail maritime.

Amendement 40

Proposition de directive

Article 5 bis – paragraphe 6 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Les procédures de plainte à bord prévoient le droit pour les gens de mer d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures 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.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.5, paragraphe 3, de la convention du travail maritime.

Amendement 41

Proposition de directive Article 5 bis – paragraphe 7 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. 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. Ce 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.

Justification

Cet amendement reflète la norme A5.1.5, paragraphe 4, de la convention du travail maritime.

Amendement 42

Proposition de directive Article 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 5 bis

Rapports

Tous les cinq ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive.

Ce rapport contient une évaluation des performances des États membres en tant qu'États de pavillon et propose le cas échéant des mesures complémentaires

***pour garantir la transposition et le respect
de la convention.***

Justification

Il est essentiel de favoriser la transposition de la CTM et la mise en œuvre des dispositions relatives à l'État du pavillon. L'article 9 de la directive 2009/21/CE prévoit des rapports d'évaluation réguliers. Il y a lieu de prévoir également la production de rapports d'évaluation réguliers sur la mise en œuvre de la présente directive.

PROCÉDURE

Titre	Responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE 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	
Références	COM(2012)0134 – C7-0083/2012 – 2012/0065(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	EMPL 29.3.2012	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 29.3.2012	
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Georges Bach 18.6.2012	
Examen en commission	9.10.2012	26.11.2012
Date de l'adoption	27.11.2012	
Résultat du vote final	+: 34 -: 0 0: 5	
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, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Markus Ferber, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils	