



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.3.2012

COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

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

(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.

À cette fin, il est prévu d'obliger les États membres à appliquer la directive 2009/13/CE 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 établissant les droits des gens de mer qui figurent aux titres 1, 2, 3 et 4 précités de la convention.

¹ JO L 161 du 22.6.2007, p. 63.

² JO L 124 du 20.5.2009, p. 30.

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 port.

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 relative aux responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect de la directive 2009/13/CE.

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».

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.

³ COM (2009) 8

⁴ Voir chapitre 3 de la communication.

⁵ COM(2011) 144 final.

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. Responsabilités prévues par la CTM en matière de contrôle par l'État du port

La responsabilité de s'assurer que les navires se conforment aux dispositions des instruments pertinents incombe aux propriétaires, aux capitaines et aux États du pavillon. Toutefois, certains États du pavillon ne font pas correctement respecter ces dispositions. Ils ne respectent donc pas leurs engagements contenus dans des instruments juridiques internationaux qui ont fait l'objet d'un accord ou sont trop laxistes dans l'application des normes de transport maritime, de sorte que certains navires naviguent dans des conditions pouvant compromettre la sécurité d'insécurité, mettre des vies en péril et menacer le milieu marin. Pour pallier cette situation, il a été établi un contrôle par l'État du port.

Les États du port, selon un système de procédures d'inspection harmonisées, peuvent exercer leur juridiction sur les navires faisant escale dans leurs ports et constituent un «filet de sécurité» qui permet de repérer les navires ne répondant pas aux normes, principalement dans

le but de les faire disparaître. Dans ce contexte, il est impératif de développer une coopération étroite entre États du pavillon et États du port.

Au stade actuel, des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port couvrent déjà des normes sociales fondées sur des conventions de l'OIT, notamment la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui renvoie à:

- la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973;
- la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936;
- la convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;
- la convention (n° 73) sur l'examen médical (gens de mer), 1946;
- la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (articles 4 et 7);
- la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949;
- la convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (article 5);
- la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (articles 3 et 4);
- la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926;
- la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926;
- la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;
- la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

Ces conventions ont été consolidées au sein de la CTM de 2006, mais elles sont toujours en vigueur car certaines parties souhaiteraient continuer de les appliquer sans ratifier la CTM.

La CTM contient des dispositions sur le contrôle par l'État du port, imposant des contrôles de la conformité avec ses exigences concernant les navires étrangers qui font escale dans les ports des États parties. Les États du port interviennent comme deuxième ligne de défense pour faire appliquer la CTM et contribuer à éliminer les navires qui ne répondent pas aux normes. La convention contient également une clause excluant tout traitement plus favorable, aux termes de laquelle chaque État partie s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout État ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout État l'ayant ratifiée. Cette clause devrait favoriser l'uniformité des inspections et contribuer efficacement à la bonne harmonisation des conditions de concurrence pour la navigation.

Dans la pratique, la CTM définit une procédure spécifique simple. Une inspection initiale est effectuée pour vérifier les documents délivrés par l'État du pavillon (le *certificat de travail maritime* et la *déclaration de conformité du travail maritime*) et procéder à une visite du navire afin d'avoir une vue d'ensemble des conditions pour l'équipage et de l'état du navire, notamment la salle des machines et le logement, et vérifier si les normes en cause sont respectées. Si le jugement professionnel des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port fait apparaître que les conditions du navire, pour des motifs évidents, ne sont pas conformes aux normes internationales, des inspections plus détaillées peuvent avoir lieu, notamment lorsque les manquements pourraient présenter un danger manifeste pour la sûreté, la santé et la sécurité des gens de mer, conformément aux exigences de la CTM.

Toutes les plaintes concernant les conditions à bord seront examinées soigneusement et des mesures seront prises si l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port le juge nécessaire. Le cas échéant, le navire sera immobilisé en attendant que des mesures correctives appropriées soient prises.

Tout comme l'OMI, l'OIT est un législateur international dont les travaux ont un impact universel au moyen d'un/grâce à un système continu de conventions, règles, codes et recommandations à l'échelle internationale. L'OIT n'a cependant aucune autorité directe à bord des navires, de sorte qu'il convient de prendre des mesures législatives supplémentaires au niveau européen et national.

1.3 La législation actuelle de l'UE

1.3.1 Directive 2009/16/CE sur le contrôle par l'Etat du port⁶

Au niveau de l'UE, la directive 2009/16/CE vise à faire radicalement diminuer le nombre de navires ne répondant pas aux normes, de la façon suivante:

a) en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation applicable de l'UE régissant la sécurité maritime, la sûreté maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires de tous pavillons;

b) en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation sur la base des compétences spécialisées et de l'expérience disponibles dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris⁷;

c) en mettant en œuvre au sein de l'UE un système de contrôle par l'État du port reposant sur les inspections effectuées dans l'Union et dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris afin que tous les navires fassent l'objet d'une inspection selon une fréquence liée à leur profil de risque, les navires présentant un risque plus élevé étant soumis à une inspection plus approfondie à des intervalles plus rapprochés.

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.

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

⁶ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

⁷ L'organisation se compose de 27 administrations maritimes participantes et couvre les eaux des États côtiers européens et le bassin de l'Atlantique Nord entre l'Amérique du Nord et l'Europe. La région couverte par le mémorandum d'entente de Paris comprend actuellement les membres suivants: la Belgique, la Bulgarie, le Canada, la Croatie, Chypre, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Islande, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Fédération de Russie, la Slovénie, l'Espagne, la Suède, le Royaume-Uni.

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.

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

De plus, une vaste consultation publique organisée en juin 2011 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 rapport⁸ 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 Modification de la directive sur le contrôle par l'État du port

La directive 2009/16/CE renvoie déjà à la CTM (considérant 5) et aux normes de l'OIT (annexe IV) mais elle doit être mise à jour afin de prendre en compte les nouveaux documents et dispositions introduits par la CTM.

La proposition modifie donc la directive sur le contrôle par l'État du port de manière à:

- inclure le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime parmi les documents que doivent vérifier les inspecteurs;

⁸ Rapport publié le 20 juillet 2011, disponible à l'adresse <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

- étendre la portée des inspections à de nouveaux éléments (par exemple, l'existence d'un contrat de travail adéquat signé par les deux parties pour chacun des gens de mer et contenant les clauses requises);
- étendre la portée de l'enquête en cas de plainte et prévoir la procédure adéquate.

3.1.2 Explication détaillée de la proposition

L'article 1^{er} contient toutes les modifications à apporter à la directive 2009/16/CE pour l'aligner sur les exigences de la CTM.

Plusieurs articles de l'actuelle directive 2009/16/CE (articles 2 et 19) et les annexes I, IV, V et X devaient être complétés afin de faire figurer la CTM sur la liste des conventions internationales et de mentionner les nouveaux documents découlant de la CTM, à savoir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

Sur le fond, les dispositions établies par la CTM concernant le traitement des plaintes, avec des procédures spécifiques à suivre, sont légèrement différentes des dispositions de la directive 2009/16/CE, qui s'appliquent à un éventail de domaines plus large que les normes sociales. Le but n'est pas de modifier le système actuel en matière de plaintes défini dans la directive 2009/16/CE, mais de le compléter à l'aide d'une procédure adaptée aux plaintes liées à la CTM. Des dispositions spécifiques ont donc été ajoutées dans la proposition (article 1^{er}, paragraphe 7).

Par ailleurs, certaines modifications sont liées au fait que la directive 2009/16/CE n'avait pas encore été modifiée depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne et qu'il fallait introduire les nouvelles règles relatives aux compétences déléguées et aux compétences d'exécution.

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), la Commission examine actuellement s'il est nécessaire de présenter des documents explicatifs au cas par cas. En vertu du principe de proportionnalité, il a été jugé que des documents explicatifs ne se justifiaient pas dans le cadre de la présente proposition car celle-ci ne modifie qu'un nombre limité d'obligations légales d'une directive existante. 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 la 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

Il s'avère que le meilleur moyen d'assurer le respect de la CTM à l'aide d'outils existants est de la faire appliquer au moyen du contrôle par l'État du port, qui fait l'objet d'une réglementation de l'UE.

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, 2006.

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

(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 européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.
- (2) La décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007³ a autorisé les États membres à ratifier la convention. Les États membres devraient la ratifier au plus vite.
- (3) La convention fixe des normes du travail maritime pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et du pavillon des navires.
- (4) Une grande partie des normes de la convention est mise en œuvre dans la législation de l'Union européenne au moyen de la directive 2009/13/CE du 16 février 2009 et de la directive 1999/63/CE du 21 juin 1999. Les normes de la convention qui entrent dans

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO L 161 du 22.6.2007, p. 63.

le champ d'application de la directive 2009/13/CE et/ou de la directive 1999/63/CE devraient être mises en œuvre par les États membres en conformité avec ces directives.

- (5) La convention contient des dispositions d'exécution définissant les responsabilités des États du port. Afin de préserver la sécurité et d'éviter des distorsions de concurrence, les États membres devraient pouvoir vérifier la conformité aux dispositions de la convention de tout navire faisant escale dans leurs ports, quel que soit l'État dans lequel il est immatriculé.
- (6) Le contrôle par l'État du port est régi par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port⁴, qui devrait citer la convention du travail maritime parmi les conventions dont la mise en œuvre est vérifiée par les autorités des États membres dans les ports de l'Union.
- (7) Les règles de l'Union devraient également refléter les procédures prévues dans la convention en ce qui concerne le traitement des plaintes relatives aux questions qu'elle couvre.
- (8) Afin de garantir des conditions uniformes pour sa mise en œuvre, il conviendrait de modifier la directive 2009/16/CE de manière à conférer des compétences d'exécution à la Commission. La Commission devrait être habilitée à adopter des actes d'exécution concernant, d'une part, l'utilisation d'un format électronique uniforme destiné à la communication et au suivi de ces plaintes par les autorités de l'État du port et, d'autre part, l'établissement des critères relatifs au profil de risque des navires sur la base de l'article 10 de la directive 2009/16/CE. Il s'agit en réalité d'un exercice très technique qui doit s'effectuer dans le cadre des principes et critères qui ont été établis par ladite directive. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission⁵.
- (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.
- (10) Une partie des obligations contenues dans la présente directive ne sera pas applicable aux États membres dépourvus de littoraux et de ports de mer. Par conséquent, les

⁴ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

⁵ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

seules obligations applicables à l'Autriche, à la République tchèque, à la Hongrie, au Luxembourg et à la Slovaquie sont celles qui concernent les navires battant pavillon de ces États membres, sans préjudice du devoir de coopération des États membres afin d'assurer la continuité entre les services de gestion du trafic maritime et ceux d'autres modes de transport.

- (11) 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 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.
- (12) La directive 2009/16/CE devrait dès lors être modifiée en conséquence.
- (13) La présente directive devrait entrer en vigueur à la même date que la convention du travail maritime,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 2009/16/CE

La directive 2009/16/CE est modifiée comme suit:

- 1. L'article 2 est modifié comme suit:
 - a) au point 1, le point i) suivant est ajouté:
«i) la convention du travail maritime de 2006;»
 - b) au point 3, les termes suivants sont ajoutés à la fin de la phrase:
«ou sa version actualisée»;
 - c) au point 18, les termes suivants sont ajoutés à la fin de la phrase:
«ou sa version actualisée»;
 - d) au point 21, les termes suivants sont ajoutés à la fin de la phrase:
«ou sa version actualisée»;
 - e) les points 23 et 24 suivants sont ajoutés:
«(23) "certificat de travail maritime", le certificat visé dans la règle 5.1.3 de la convention du travail maritime»

«(24) "déclaration de conformité du travail maritime", la déclaration visée dans la règle 5.1.3 de la convention du travail maritime»;

f) le paragraphe suivant est ajouté:

«Toutes les références faites aux conventions visées par la présente directive, notamment pour les certificats et autres documents, s'entendent comme faites à ces conventions dans leur version actualisée».

2. À l'article 3, le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«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.»

3. À l'article 8, le paragraphe 4 est supprimé.

4. À l'article 10, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour établir la méthode d'évaluation des paramètres génériques et historiques indiqués. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

5. À l'article 14, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe VII. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour déterminer les caractéristiques détaillées à vérifier dans les points à risque indiqués dans ladite annexe. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

6. À l'article 15, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour déterminer en détail les modalités harmonisées de mise en œuvre des procédures décrites dans les instructions visées à l'annexe VI, notamment en ce qui concerne les contrôles visés au paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

7. L'article 18 *bis* suivant est inséré:

«Article 18 bis

Plaintes relatives à la convention du travail maritime

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 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.
2. Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent article, des compétences d'exécution sont conférées à la Commission en ce qui concerne

l'établissement d'un format électronique harmonisé et d'une procédure pour la communication des actions de suivi prises par les États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

8. À l'article 19, le paragraphe suivant est ajouté:

«11. En ce qui concerne les points couverts par la convention du travail maritime, l'autorité compétente doit également informer sans délai les organisations adéquates d'armateurs et de gens de mer dans l'État du port dans lequel le contrôle a été effectué.».

9. À l'article 23, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Des compétences d'exécution sont conférées à la Commission pour établir des formulaires harmonisés permettant la communication des anomalies par les pilotes et les autorités portuaires ainsi que l'enregistrement des actions de suivi, et pour établir les procédures à suivre, les modalités et les moyens techniques à utiliser. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 31, paragraphe 3.»

10. À l'article 27, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«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.».

11. Les articles 30 *bis* et 30 *ter* suivants sont insérés:

«Article 30 bis

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 30 *ter* en ce qui concerne la modification de l'annexe VI de la présente directive de manière à ajouter, sur la liste figurant dans cette annexe, des instructions complémentaires relatives au contrôle par l'État du port adoptées par l'organisation du mémorandum d'entente de Paris.

Article 30 ter

Exercice de la délégation

1. Les pouvoirs nécessaires à l'adoption des actes délégués sont conférés à la Commission sous réserve des conditions fixées par le présent article.
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.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 30 *bis* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure, qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 30 *bis* n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»
12. L'article 31 est remplacé par le texte suivant:

« Article 31

Comité

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) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
4. Lorsque, dans les cas fixés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus, l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.»
13. L'article 32 est abrogé.
14. À l'annexe I, point II 2B, les tirets suivants sont ajoutés:

«- Les navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié une ou plusieurs des conventions énumérées à l'article 2, point 1.»;

«- Les navires dont les documents n'apportent pas la preuve de la mise en œuvre d'un plan d'action accepté visant à rectifier les non-conformités, prévu dans la norme A5.2.1, paragraphe 6, de la CTM.».
15. À l'annexe IV, les points 45 et 46 suivants sont ajoutés:

«45. Certificat de travail maritime [voir la convention du travail maritime de l'OIT (CTM)];

46. Déclaration de conformité du travail maritime (CTM de l'OIT)».

16. À l'annexe V, point A, les points 16, 17 et 18 suivants sont ajoutés:

«16. Les documents exigés par la CTM ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la CTM ou ne sont pas valables pour une autre raison.

17. Les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux exigences de la CTM.

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

17. À l'annexe X, point 3.10, les points 8 et 9 suivants sont ajoutés:

«8. Les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.

9. La non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la CTM (notamment les droits des gens de mer).»

Article 2

Transposition

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.

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 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la convention du travail maritime de 2006.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président