



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 31 juillet 2017
(OR. en)

11579/17

Dossier interinstitutionnel:
2017/0181 (NLE)

SOC 545
EMPL 415
MAR 150
TRANS 333

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	27 juillet 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 406 final
Objet:	Proposition de DIRECTIVE DU CONSEIL 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) en vue de modifier la directive 2009/13/CE du Conseil conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 406 final.

p.j.: COM(2017) 406 final

Bruxelles, le 27.7.2017
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

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) en vue de modifier la directive 2009/13/CE du Conseil conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

En 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT) a adopté la convention du travail maritime (ci-après la «MLC») dans le but de créer un instrument unique et cohérent qui rassemble toutes les normes à jour en matière de travail maritime international. La MLC consacre des droits étendus et une protection du travail pour tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité et du pavillon du navire. À ce jour, elle a été ratifiée par 81 pays, dont l'ensemble des États membres de l'Union européenne (UE) à l'exception de l'Autriche, de la Slovaquie et de la République tchèque¹.

Les dispositions de la MLC ont été intégrées en droit de l'UE par la directive 2009/13/CE du Conseil portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ci-après l'«ECSA») et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ci-après l'«ETF») concernant la convention du travail maritime, 2006². Cette directive a actualisé le droit de l'Union en intégrant les normes de la MLC qui étaient plus favorables pour les gens de mer que celles en vigueur (contrats d'engagement, durée du travail, rapatriement, logement et loisirs, alimentation et service de table, protection de la santé et de la sécurité, soins médicaux, procédures de plainte, etc.). Elle a favorisé la ratification de la MLC et a permis d'en accélérer l'entrée en vigueur au sein de l'UE; elle a également contribué à réaliser une transposition uniforme des normes de la MLC dans tous les États membres, tout en dotant la MLC de mesures d'exécution spécifiques conformément au droit de l'UE.

La MLC de 2006 ne résolvait qu'une partie des problèmes relatifs à la responsabilité et l'indemnisation pour les créances des membres de l'équipage en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon dans des ports étrangers, lorsque les armateurs ne s'acquittent plus de leurs responsabilités. Le secteur du transport maritime revêt par nature un caractère mondial, ce qui entraîne l'application de différents droits nationaux en fonction de l'État de l'armateur, de l'État du pavillon du navire ou de la nationalité du membre de l'équipage. Il est par conséquent difficile pour les gens de mer d'obtenir rapidement une réparation satisfaisante en cas de d'abandon, de lésions corporelles ou de décès.

Ces problèmes sont reconnus depuis longtemps par l'OIT et l'Organisation maritime internationale (OMI). En 1998, ces dernières ont mis en place le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (ci-après le «groupe de travail mixte»). Ce groupe a recommandé une approche en deux étapes: la première consiste en

¹ L'Autriche n'était pas obligée de transposer la directive 2009/13/CE du Conseil pour des raisons géographiques (voir la décision de la Commission du 29 septembre 2016 de clôturer une procédure en infraction pour non-communication contre l'Autriche, affaire 2014/0489) étant donné qu'il s'agit d'un État membre enclavé qui ne tient plus de registre des navires de mer et qui n'a pas l'intention de le faire dans un avenir proche. La République tchèque et la Slovaquie sont également des pays enclavés sans flotte marchande battant leur pavillon, selon les statistiques de la CNUCED sur la flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires.

Voir <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>.

² JO L 124 du 20.5.2009, p. 30. La directive est entrée en vigueur le 20 août 2013, en même temps que la MLC. Les États membres devaient la transposer en droit national pour le 20 août 2014.

l'adoption de lignes directrices non contraignantes³ et la deuxième en l'adoption d'instruments obligatoires. Le groupe a également recommandé la création d'une base de données sur les cas d'abandon des gens de mer, laquelle a été créée en 2005⁴.

En 2010 et 2011, à la suite des recommandations du groupe de travail mixte, l'OIT a défini deux domaines de préoccupation prioritaires: d'une part, l'abandon des gens de mer et la garantie financière et, d'autre part, les créances liées au décès ou à l'incapacité de longue durée des gens de mer. En 2004, la commission tripartite spéciale établie en vertu de la MLC a adopté deux amendements concernant ces questions. En mars 2016, la base de données de l'OIT qui recense les cas d'abandon des gens de mer comptait 192 navires marchands abandonnés, parfois depuis 2006, certains cas d'abandon demeurant toujours non résolus. De nombreux marins se retrouvent abandonnés à bord d'un navire sans percevoir de salaire, souvent pendant plusieurs mois, privés d'un approvisionnement régulier en nourriture, de soins médicaux ou de toute possibilité de rentrer chez eux.

Certaines règles introduites par les amendements relevaient de la compétence de l'Union et concernaient des matières dans lesquelles elle avait adopté des règles, notamment dans les domaines de la politique sociale et des transports. Dès lors, le Conseil a adopté une décision relative à la position à prendre par l'Union lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail concernant les amendements de 2014 à la MLC du travail maritime (2014/346/UE)⁵, dans laquelle il assure le soutien de l'Union à l'approbation desdits amendements.

Les amendements ont été approuvés lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail, qui s'est tenue à Genève le 11 juin 2014. Tous les États membres ont voté en faveur de l'approbation. Les deux ensembles d'amendements concernent les dispositions aussi bien obligatoires (les règles et normes de la partie A) que non obligatoires (les principes directeurs figurant dans la partie B)⁶ du code de la MLC. Ils portent sur la règle 2.5 (rapatriement), qui figure dans le titre 2 sur les conditions d'emploi, et la règle 4.2 (responsabilité des armateurs), qui figure dans le titre 4 sur la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale.

Les dispositions obligatoires modifiées visent à fournir un dispositif de garantie financière effectif qui:

- 1) protège les gens de mer en cas d'abandon (amendement à la règle 2.5). Cet amendement améliore le dispositif de garantie financière applicable lorsque

³ En novembre 2001, l'assemblée de l'OMI a adopté deux lignes directrices relatives à la sécurité financière pour couvrir les créances des gens de mer en cas d'abandon, de décès et de lésions corporelles: <http://www.imo.org/fr/OurWork/Legal/JointIMOILOWWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLIabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>.

⁴ Base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer (voir <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>). Le contenu de cette base de données est limité aux navires signalés comme abandonnés après le 1^{er} janvier 2004.

⁵ Décision 2014/346/UE du Conseil du 26 mai 2014 (JO L 172 du 12.6.2014, p. 28).

⁶ Les pays qui ratifient la MLC doivent adopter des lois nationales ou prendre d'autres mesures garantissant que les principes et les droits fixés par les règles sont mis en œuvre selon les modalités décrites par les normes qui figurent dans la partie A du code (ou selon des modalités sensiblement équivalentes). Les principes directeurs ne sont pas obligatoires et leur application ne fait pas l'objet d'inspections par l'État du port. Cependant, les gouvernements doivent tenir dûment compte de leur contenu lorsqu'ils mettent en œuvre leurs responsabilités et le système de surveillance de l'OIT exerce un contrôle à cet égard.

l'armateur ne prend pas en charge les frais de rapatriement, tel qu'il est déjà reconnu par la règle 2.5, paragraphe 2. Cet amendement reconnaît également deux nouvelles situations: le cas où l'armateur a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou celui où l'armateur a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois. Des exigences visant à mettre en place un dispositif de garantie financière rapide et efficace pour prêter assistance aux gens de mer à bord d'un navire battant pavillon d'un État membre en cas d'abandon sont également introduites;

- 2) établit des exigences minimales visant à ce que le dispositif de garantie financière fournisse une indemnisation des créances contractuelles en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel (amendement à la règle 4.2).

Ainsi, ces amendements améliorent et étendent le système de protection des gens de mer existant: d'une part, ils simplifient les procédures d'indemnisation et les rendent plus efficaces et, d'autre part, ils sont désormais étayés par l'obligation de détenir les preuves documentaires relatives au dispositif de garantie financière à bord des navires.

Les amendements à la MLC sont entrés en vigueur pour 18 États membres⁷ le 18 janvier 2017. Aux Pays-Bas, ces amendements devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2018⁸. L'Italie et la Lituanie ont reporté l'entrée en vigueur des amendements au 18 janvier 2018⁹. En ce qui concerne les quatre États membres qui ont ratifié la MLC après l'approbation des amendements, la Slovénie les a déjà acceptés et ils entreront en vigueur le 3 août 2017, tandis que la Roumanie, l'Estonie et le Portugal doivent encore présenter une déclaration d'acceptation officielle. Celle-ci est attendue dans les prochains mois¹⁰.

Le 5 décembre 2016, les partenaires sociaux du secteur des transports maritimes, à savoir l'ECSA (Associations des armateurs de la Communauté européenne) et l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports), ont conclu un accord en vue de modifier leur accord mettant en œuvre la MLC de 2006, qui figure en annexe de la directive 2009/13/CE, pour l'aligner sur les amendements de 2014 à la MLC. Cet accord reprend le contenu de toutes les dispositions obligatoires des amendements de 2014 à la MLC.

⁷ http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971

⁸ Les Pays-Bas ont déclaré qu'ils ne seraient liés par les amendements qu'après notification expresse de leur acceptation conformément à l'article XV, paragraphe 8, point a), de la MLC. L'objectif était de reporter l'acceptation des amendements et de mettre ces derniers en œuvre dans la législation néerlandaise, les Pays-Bas ayant annoncé l'entrée en vigueur desdits amendements au 1^{er} janvier 2018. Voir https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/.

⁹ Ils ont fait usage de la faculté prévue à l'article XV, paragraphe 8, point b), de la MLC.

¹⁰ OIT, *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, sous «Observations générales», p. 626: «[...] dans certains cas, se pose la question de savoir comment les Membres dont l'instrument de ratification a été enregistré entre la date d'approbation des amendements et la date de leur entrée en vigueur peuvent accepter les amendements au code, adoptés en vertu de l'article XV de la MLC, 2006. [...] La commission note que, dans l'intervalle, le Bureau a informé tous les Membres concernés de la possibilité d'accepter ces amendements en adressant une déclaration formelle à cet effet au Directeur général» (voir: [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf)). En ce qui concerne la Roumanie, l'Estonie et le Portugal, la MLC est entrée en vigueur respectivement le 24 novembre 2016, le 5 mai 2017 et le 12 mai 2017, mais les amendements ne prendront effet qu'au moment où ces États membres déclareront qu'ils les acceptent. Néanmoins, comme ils ont voté en faveur des amendements, ils devraient en déclarer l'acceptation dans les prochains mois.

Le 12 décembre 2016, l'ECSA et l'ETF ont demandé à la Commission de mettre en œuvre leur accord au moyen d'une proposition de décision du Conseil conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE. La présente proposition répond à cette demande.

La Commission présente cette proposition pour aligner la directive 2009/13/CE, et l'accord qui y est annexé, sur les amendements obligatoires à la MLC qui ont été introduits par l'OIT en 2014. Il s'ensuivra une amélioration des conditions de travail, de la santé, de la sécurité et de la protection sociale des gens de mer à bord de navires battant pavillon d'un État membre de l'UE.

La proposition vise également à garantir l'application effective dans l'UE des amendements obligatoires apportés à la MLC en 2014 par l'application de la directive d'exécution relative aux responsabilités de l'État du pavillon (directive 2013/54/UE)¹¹. Cette directive fixe des règles visant à garantir que les États membres:

- s'acquittent effectivement de leurs obligations en qualité d'États du pavillon dans la mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006 (c'est-à-dire les passages dont le contenu est considéré comme correspondant aux dispositions figurant à l'annexe à la directive 2009/13/CE); et
- prévoient des mécanismes spécifiques de contrôle de conformité et de traitement des plaintes à bord et à terre.

Une fois que l'annexe à la directive 2009/13/CE aura été modifiée par la présente proposition, les mesures de contrôle de la directive 2013/54/UE s'appliqueront également aux amendements de 2014 à la MLC, sans qu'il soit nécessaire de les modifier spécifiquement.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente proposition s'inscrit dans le cadre des travaux de la Commission visant à mettre en place un marché du travail équitable et véritablement paneuropéen offrant aux travailleurs une protection décente et des emplois durables¹². Cette démarche vise notamment la protection de la sécurité et de la santé au travail, le temps de travail, la protection sociale et les droits liés au contrat d'engagement. Poursuivant une politique maritime intégrée pour l'UE, la Commission soutient aussi pleinement le «dialogue social concernant l'intégration de la Convention de l'OIT sur les normes du travail maritime dans le droit communautaire»¹³.

La présente proposition soutient la sécurité maritime d'une autre manière: la protection conférée aux gens de mer abandonnés, en leur offrant le rapatriement, le soutien et l'entretien nécessaires, ainsi que le paiement des salaires en suspens, peut aider à empêcher les accidents pour le navire et l'équipage, car cela signifie que les gens de mer ne doivent pas rester à bord de navires abandonnés dans les ports jusqu'à leur rapatriement ou jusqu'au paiement des salaires en suspens. Ils ne sont pas non plus laissés dans des navires à la dérive sans carburant ou sans provisions d'aliments de base et d'eau.

¹¹ Directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006 (JO L 329 du 10.12.2013, p. 1).

¹² Discours du président Juncker sur l'état de l'Union, prononcé au Parlement européen le 9 septembre 2015.

¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne» [COM(2007) 575 final, p. 9].

Un dispositif de garantie financière plus solide pour les cas d'abandon, de décès et d'incapacité de longue durée des gens de mer allégera la charge pesant sur les ports européens et les communautés côtières qui prêtent actuellement main-forte aux gens de mer concernés et leur famille.

La présente proposition complète les efforts de mise en œuvre de la MLC de manière plus efficace en s'appuyant sur les régimes spécifiques de contrôle et de traitement des procédures de plainte à bord ou à terre de la directive d'exécution 2013/38/UE¹⁴ relative au contrôle par l'État du port. Cette directive faisait figurer la MLC de 2006 parmi les conventions dont la mise en œuvre doit être vérifiée par les autorités des États membres dans leurs ports. Cette démarche garantit que le traitement réservé aux navires battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la MLC, ainsi qu'à leur équipage, n'est pas plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon d'un État membre l'ayant ratifiée, ainsi qu'à leur équipage. Les amendements de 2014 à la MLC sont déjà couverts par cette directive puisque celle-ci s'applique à la MLC, y compris toutes ses modifications.

La présente proposition complète la directive 2015/1794/UE¹⁵, qui inclut les gens de mer dans le champ d'application de cinq directives en matière de droit du travail (concernant la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur, l'information et la consultation des travailleurs, l'institution d'un comité d'entreprise européen, les licenciements collectifs et les transferts d'entreprises), et améliore ainsi leurs droits et leur confère les mêmes droits que les travailleurs à terre.

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

Tout au long de l'histoire de l'Europe, le transport maritime a été un catalyseur de développement économique et de prospérité. Le transport maritime de marchandises et de passagers sert le commerce intra-UE et international, tout en favorisant les contacts entre toutes les nations européennes, leurs citoyens et touristes. La pénurie croissante de professionnels de la mer, officiers et matelots fait courir le risque de perdre la masse critique de ressources humaines qui maintient la compétitivité des secteurs d'activité européens touchant à la sphère maritime en général. La présente proposition répond à l'objectif, fixé par la stratégie en matière de transport maritime jusqu'en 2018, de soutenir «le travail mené par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du travail (OIT) sur le traitement équitable des gens de mer, afin notamment que les directives de l'OMI sur le traitement des gens de mer en cas d'accident de mer, d'abandon, de lésions corporelles ou de décès, et les conditions des autorisations de descendre à terre, soient mises en œuvre correctement dans l'UE et dans le monde entier»¹⁶. Cela devrait rendre les professions maritimes plus attrayantes aux yeux des Européens.

La présente proposition contribuera à créer des conditions de concurrence plus équitables pour les armateurs du secteur du transport maritime de l'UE qui respectent les droits des gens de mer et sont souvent désavantagés par les compagnies se soustrayant aux normes.

¹⁴ Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (JO L 218 du 14.8.2013, p. 1).

¹⁵ Directive (UE) 2015/1794 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer (JO L 263 du 8.10.2015, p. 1).

¹⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018», COM(2009) 8 final, section 3.

La mise en œuvre de l'accord conclu entre les partenaires sociaux par l'entremise du droit de l'UE s'inscrit également dans le droit fil de l'engagement de la Commission de promouvoir le dialogue social interprofessionnel et sectoriel à l'échelle de l'UE, tel qu'exprimé dans la déclaration conjointe intitulée «Un nouveau départ pour le dialogue social»¹⁷, que les partenaires sociaux, la présidence du Conseil et la Commission ont signée le 27 juin 2016.

Cet accord constitue un exemple positif de soutien des partenaires sociaux au programme de la Commission pour une meilleure réglementation visant à faire en sorte que la législation de l'UE soit actualisée et adaptée à son objet¹⁸.

Il reflète également le principe du socle européen des droits sociaux¹⁹ sur le dialogue social et la participation des travailleurs, selon lequel les partenaires sociaux «doivent être encouragés à négocier et conclure des conventions collectives sur des sujets qui les concernent, dans le respect de leur autonomie et de leur droit à l'action collective. S'il y a lieu, des accords conclus entre les partenaires sociaux doivent être mis en œuvre à l'échelle de l'Union et de ses États membres». Il est également conforme à d'autres principes et droits spécifiques reconnus par le socle européen des droits sociaux, tels que *le droit à un salaire, un environnement de travail sain, sûr et bien adapté, à la protection des données* ainsi qu'à *la protection sociale*.

De manière générale, la présente proposition contribue à aligner pleinement les objectifs du développement durable sur le cadre des politiques européennes, conformément à l'engagement pris par la Commission dans sa communication intitulée «Prochaines étapes pour un avenir européen durable: action européenne en faveur de la durabilité»²⁰.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

L'article 155, paragraphe 2, du TFUE constitue la base juridique de la présente proposition.

Celui-ci dispose que «[l]a mise en œuvre des accords conclus au niveau de l'Union intervient soit selon les procédures et pratiques propres aux partenaires sociaux et aux États membres, soit, dans les matières relevant de l'article 153, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission. Le Parlement européen est informé. Le Conseil statue à l'unanimité lorsque l'accord en question contient une ou plusieurs dispositions relatives à l'un des domaines pour lesquels l'unanimité est requise en vertu de l'article 153, paragraphe 2».

Le premier amendement figurant dans l'accord des partenaires sociaux sur le dispositif de garantie financière en cas d'abandon de gens de mer traite des conditions sanitaires et de sécurité ainsi que des conditions de travail, et relève donc de l'article 153, paragraphe 1, point a), relatif à l'amélioration du milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs et l'article 153, paragraphe 1, point b), relatif aux conditions de travail.

¹⁷ «Un nouveau départ pour le dialogue social», déclaration de la présidence du Conseil de l'Union européenne, de la Commission européenne et des partenaires sociaux européens, 27 juin 2016.

¹⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Améliorer la réglementation pour obtenir de meilleurs résultats – Un enjeu prioritaire pour l'UE», COM(2015) 215 final.

¹⁹ SWD(2017) 201 final.

²⁰ COM(2016) 739 final.

Le deuxième amendement, relatif à la garantie financière visant à assurer une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer, relève de l'article 153, paragraphe 1, point c), sur la sécurité sociale et la protection sociale des travailleurs.

S'agissant d'un domaine dans lequel l'unanimité est requise conformément à l'article 153, paragraphe 2, deuxième alinéa, le Conseil devra statuer à l'unanimité.

- **Subsidiarité**

La présente proposition garantit la cohérence entre le droit de l'UE et la MLC, et fait en sorte que les amendements de 2014 à la MLC soient correctement appliqués dans toute l'UE moyennant l'application de la directive 2013/54/UE sur les responsabilités de l'État du pavillon. Cet objectif ne peut être atteint par la voie des législations nationales vu que l'introduction de modifications dans la législation européenne existante ne peut se faire qu'au niveau de l'UE.

En outre, l'égalité de traitement entre les flottes et les ports de l'UE, ainsi que vis-à-vis des flottes de pays tiers, doit être garantie. De plus, le Conseil a expressément précisé dans sa décision 2014/346/UE que «[c]ertaines parties des règles de la convention et les amendements relèvent des compétences de l'Union et portent sur des questions sur lesquelles l'Union a adopté des dispositions».

La présente proposition permettra d'appliquer les amendements obligatoires apportés à la MLC en même temps et de la même manière dans tous les États membres. Cette démarche est nécessaire afin de garantir l'égalité de traitement précitée pour la flotte et les ports de l'UE. La présente proposition peut réduire les incidences négatives sur les États portuaires de l'UE, étant donné qu'un plus petit nombre de cas tomberaient dans le champ d'application de la norme A.2.5, paragraphe 5, point a), de l'annexe à la directive 2009/13/CE. En vertu de ce paragraphe, si un armateur omet de prendre des dispositions pour rapatrier un marin, l'État membre du pavillon doit organiser ce rapatriement. Si ce dernier omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État membre du pavillon.

Pour les États membres qui ne sont pas ou pas encore liés par les amendements (les États membres qui n'ont pas ratifié la MLC²¹ ou qui doivent encore présenter une déclaration d'acceptation officielle²²), l'action de l'UE aurait pour valeur ajoutée de faire appliquer l'accord aux armateurs qui battent leur pavillon et améliorerait donc les conditions de travail et la protection sociale des gens de mer à bord de ces navires ainsi que de leur famille.

La présente proposition renferme également une valeur ajoutée pour les États membres qui ont ratifié la MLC, dans lesquels les amendements sont déjà entrés en vigueur et qui sont donc déjà tenus de les respecter: elle alignera le champ d'application des amendements de 2014 sur celui de la directive 2009/13/CE, les fera entrer dans le champ d'application de la directive d'exécution 2013/54/UE relative aux responsabilités de l'État du pavillon et dans le système de contrôle et de suivi du droit européen, notamment en les soumettant au contrôle de la Cour de Justice de l'Union européenne, en sus du système de contrôle de la MLC. Cela accroîtra la protection des gens de mer et le respect des nouvelles exigences par les États membres et les armateurs.

²¹ Autriche, République tchèque et Slovaquie.

²² Roumanie, Portugal et Estonie.

- **Proportionnalité**

Il est satisfait au principe de proportionnalité car le champ d'application de la proposition est strictement limité à la transposition en droit de l'UE des normes minimales obligatoires actualisées qui sont contenues dans les amendements de 2014 à la MLC, 2006.

La présente proposition laisse aux États membres de l'Union la possibilité de maintenir ou d'établir des normes plus favorables aux travailleurs et la souplesse nécessaire pour prendre en compte les particularités de leur situation nationale. Par conséquent, la proposition offre une certaine flexibilité quant au choix des mesures d'exécution concrètes.

- **Choix de l'instrument**

L'instrument choisi est une directive. Le terme «décision» figurant à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE est employé dans son sens général, de sorte que l'instrument législatif peut être sélectionné conformément à l'article 288 du TFUE. Il appartient à la Commission de proposer le plus approprié des trois instruments contraignants visés audit article (un règlement, une directive ou une décision).

L'article 296 du TFUE dispose que «[l]orsque les traités ne prévoient pas le type d'acte à adopter, les institutions le choisissent au cas par cas, dans le respect des procédures applicables et du principe de proportionnalité».

Dans le cas présent, la Commission estime qu'une directive constitue l'instrument le plus approprié étant donné qu'il s'agit de modifier une autre directive (2009/13/CE) et que l'accord des partenaires sociaux comporte des obligations et des droits qui devront être transposés en droit national par les États membres.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Aucune évaluation de l'actuelle directive 2009/13/CE n'a été réalisée étant donné que la date limite de transposition était le 20 août 2014 et que l'évaluation de conformité de la transposition n'est pas terminée²³.

- **Consultation des parties intéressées**

Lorsque les partenaires sociaux demandent que la Commission présente une proposition de décision du Conseil mettant en œuvre leur accord conformément à l'article 155 du TFUE, les principes d'amélioration de la législation doivent être appliqués sans préjudice du rôle et de l'autonomie que le TFUE leur confère, de la tâche de la Commission de faciliter leur dialogue ou de la nécessité de transparence générale.

Compte tenu de la transparence du processus, du fait que les partenaires sociaux parties à cet accord soient représentatifs des employeurs et des travailleurs du secteur et du rôle que

²³ À l'heure actuelle, huit procédures d'infraction pour non-communication des mesures de transposition sont toujours ouvertes (Grèce, Italie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Portugal, Slovaquie et Slovénie); elles sont à l'examen.

l'article 155 du TFUE confère aux partenaires sociaux, aucune consultation publique supplémentaire n'a été réalisée²⁴.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition alignera le champ d'application des amendements obligatoires adoptés par l'OIT en 2014 sur celui de la directive 2009/13/CE qui exclut la possibilité, prévue à l'article II, paragraphe 6, de la MLC de ne pas appliquer certains éléments du code, jugés déraisonnables ou irréalisables par l'autorité compétente, aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, vu que cette matière est régie différemment par les législations nationales²⁵.

Néanmoins, ces effets sont jugés limités étant donné que:

- selon la base de données de la MLC²⁶, à ce jour, aucun des États membres ayant ratifié la MLC et pour lesquels les amendements adoptés par l'OIT en 2014 sont déjà entrés en vigueur, n'a communiqué à l'OIT de dispositions nationales relatives auxdits amendements;
- le champ d'application subjectif de la dérogation est très limité car il ne s'applique qu'aux navires dont la jauge brute est inférieure à 200 effectuant des voyages nationaux;
- à ce jour, plusieurs États ayant ratifié la MLC ont eu recours à cette dérogation, principalement concernant certains éléments du titre III de la MLC relatif au logement. Étant donné que les amendements adoptés par l'OIT en 2014 visent la protection de droits minimaux fondamentaux (rapatriement, besoins élémentaires des gens de mer, dont la nourriture et le logement, ainsi que le paiement des salaires en suspens, jusqu'à quatre mois de retard) et l'indemnisation dans les pires cas d'accident professionnel qui peuvent arriver aux gens de mer (décès ou incapacité de longue durée), il sera difficile de justifier le recours à la dérogation dans de tels cas;
- les éventuelles dérogations nationales ne peuvent s'appliquer à l'obligation d'avoir des preuves documentaires de la garantie financière en cas d'abandon puisque cette obligation ne s'applique qu'aux navires tenus de détenir un certificat de travail maritime²⁷. Il convient également de rappeler que les

²⁴ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm.

²⁵ Article II, paragraphe 6: «Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.»

²⁶ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>

²⁷ Conformément à la règle 5.1.3 de la MLC, les navires auxquels il est fait obligation de détenir un certificat de travail maritime sont, d'une part, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux et, d'autre part, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, battant pavillon d'un État membre et opérant depuis un port ou entre des ports situés dans un autre pays.

amendements adoptés par l'OIT en 2014 améliorent et étendent un régime de protection existant en vertu duquel les États membres sont déjà tenus d'imposer à tous les navires qui battent leur pavillon de fournir une garantie financière couvrant le rapatriement et d'assurer l'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée du fait de leur activité professionnelle;

- les conditions à remplir pour faire usage de la dérogation (notamment l'exigence de consulter les partenaires sociaux) sont relativement strictes;
- les États membres jouissent d'une certaine souplesse dans le contrôle de l'application des nouvelles exigences aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux au titre de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2013/54/UE. Cette dernière permet en effet aux États membres d'adapter, conformément à l'article II, paragraphe 6, de la MLC, les mécanismes de contrôle, y compris les inspections, pour tenir compte des conditions spécifiques de ces navires.

La présente proposition fera également entrer les amendements de 2014 dans le champ d'application de la directive d'exécution 2013/54/UE relative aux responsabilités de l'État du pavillon et le système de contrôle et de suivi du droit européen, notamment en les soumettant au contrôle de la Cour de justice de l'Union européenne, en sus du système de contrôle de la MLC. Le respect des exigences par les États membres et les armateurs devrait par conséquent en être renforcé.

Étant donné que la présente proposition ne devrait pas avoir d'incidences économiques, environnementales ou sociales significatives par rapport au scénario de base, aucune analyse d'impact n'a été réalisée²⁸.

Le scénario de base suppose que les États membres de l'UE ayant ratifié la MLC mettront en œuvre les amendements de 2014, étant donné que ceux-ci sont soit entrés en vigueur dans ces États membre le 18 janvier 2017 ou le seront bientôt. Par conséquent, si l'accord des partenaires sociaux devait ne pas être adopté, il est probable que tous les États membres ayant ratifié la MLC appliqueraient dans tous les cas lesdits amendements et, dès lors, les mécanismes de protection en cas d'abandon et l'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles des gens de mer, et que cette mise en œuvre fera l'objet d'un suivi par le système de contrôle de l'OIT. Ce système est basé sur l'examen des rapports nationaux et sur les observations des partenaires sociaux réalisées par deux organes de l'OIT (commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations et la commission tripartite pour l'application des conventions et recommandations de la Conférence internationale du travail). Cependant, en cas de défaut de mise en œuvre des amendements, ce système ne prévoit pas de mécanisme judiciaire comme celui de la Cour de justice de l'Union européenne.

Les nouvelles exigences empêcheront que surviennent des situations malheureuses de gens de mer bloqués en ancrage ou dans les ports pendant de longues périodes où les armateurs abandonnent leur équipage sans leur payer leur salaire ou sans les rapatrier dans leur pays

²⁸ Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation [SWD(2015) 111 final], une analyse d'impact est requise pour les initiatives qui sont susceptibles d'avoir des incidences économiques, environnementales ou sociales significatives. Voir http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_en.pdf.

d'origine. Le nombre de marins actifs dans les États membres maritimes de l'UE en 2010, plus la Norvège, est estimé à 254 119²⁹. Selon la base de données de cas d'abandon des gens de mer de l'OIT, 192 navires marchands ont été abandonnés depuis 2004, dont 21 battaient pavillon d'un État membre de l'UE. Sur les 20 navires marchands abandonnés recensés en 2016, seulement huit cas avaient été résolus au 30 mai 2017. Sur ces 20 navires abandonnés en 2016, quatre battaient pavillon d'un État membre de l'UE, avec à leur bord 45 marins abandonnés au total. Certains cas d'abandon non résolus remontent à 2006. Par le passé, les gens de mer abandonnés étaient souvent réticents à quitter leur navire avant qu'il ne soit vendu dans le cadre d'une vente judiciaire pour payer les créances en suspens, y compris les créances de salaires non payés. Désormais, le paiement de ces créances sera accéléré par le dispositif de garantie financière. En outre, le paiement des créances en suspens aux gens de mer ou à leur famille en cas de décès ou d'incapacité de longue durée du fait de leur travail sera également accéléré. Cela permettra d'éviter les longs retards de paiement et les lourdeurs administratives que les gens de mer et leur famille rencontrent fréquemment dans les procédures.

La meilleure protection des gens de mer profitera également à l'ensemble des autorités portuaires de l'UE, car elle réduira le nombre de cas d'abandon problématiques. Selon la base de données de cas d'abandon des gens de mer de l'OIT, en 2016, cinq navires marchands ont été abandonnés dans des ports de l'UE, avec à leur bord 58 marins.

Cependant, selon la MLC [article XV, paragraphe 13, point a)], le contrôle par l'État du port des pays ayant ratifié la MLC et accepté les amendements s'applique également aux pays qui n'ont pas ratifié la MLC et aux pays qui l'ont ratifiée mais qui ne sont pas tenus par les amendements. Cela signifie que les navires battant pavillon d'un État membre de l'UE qui a ratifié la MLC mais n'est pas encore tenu par les amendements de 2014 ou d'un État membre de l'UE qui n'a pas ratifié la MLC feront l'objet d'inspections des autorités portuaires des pays ayant ratifié la MLC s'ils ne satisfont pas aux exigences des amendements.

Compte tenu de cette évolution attendue dans le scénario de base, la directive du Conseil ne devrait pas avoir d'incidence significative pour les vingt-deux États membres ayant ratifié la MLC et pour lesquels les amendements ont déjà pris effet le 18 janvier 2017 ou prendront bientôt effet, de même que pour les trois États membres enclavés qui n'ont pas ratifié la MLC (Autriche, République tchèque et Slovaquie).

L'application des dispositions de la présente proposition n'augmentera pas le coût des contrôles pour les États membres ayant ratifié la MLC puisque ce coût leur incombe du fait de la ratification de la MLC et de ses amendements. Étant donné que les États membres n'ayant pas ratifié la MLC sont des pays enclavés qui ne possèdent pas de flotte à l'heure actuelle, la présente proposition ne devrait pas faire peser sur eux de tels coûts.

S'agissant de l'éventuel coût des contrôles concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, l'article 3, paragraphe 2, de la directive 2013/54/UE permet aux États membres d'adapter leurs mécanismes de contrôle, notamment les inspections, afin de tenir compte de ces conditions spécifiques.

²⁹ DG MOVE, *Study on EU seafarers' employment. Final Report*, 2011.
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

- *Représentativité des partenaires sociaux européens dans le secteur des transports maritimes*

Lorsqu'elle évalue une demande des partenaires sociaux européens tendant à la mise en œuvre de leur accord en droit de l'UE conformément à l'article 155 du TFUE, la Commission examine leur représentativité et leur mandat concernant le domaine en question. Il s'agit de s'assurer que la demande est conforme aux dispositions du TFUE et que l'accord peut bénéficier d'un vaste soutien du public effectivement concerné.

Conformément à l'article 1^{er} de la décision 98/500/CE de la Commission³⁰, les partenaires sociaux européens doivent répondre aux critères suivants:

- a) appartenir à des secteurs ou catégories spécifiques et être organisés au niveau européen;
- b) être composés d'organisations elles-mêmes reconnues comme faisant partie intégrante des structures des partenaires sociaux des États membres, ayant la capacité de négocier des accords et étant représentatives dans plusieurs États membres; et
- c) disposer de structures adéquates leur permettant de participer de manière efficace aux comités de dialogue [sectoriel].

Ces conditions devaient être remplies au moment où l'accord a été signé.

Cet accord porte sur les conditions de travail dans le domaine du transport maritime, ce qui correspond au domaine de compétence du comité de dialogue social sectoriel du transport maritime. Les partenaires sociaux au sein du comité sont l'ECSA pour les employeurs et l'ETF pour les travailleurs.

Le 30 juin 2016, la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound) a publié une étude examinant la représentativité de l'ETF et de l'ECSA en tant qu'organisations de partenaires sociaux dans le secteur des transports maritimes au niveau de l'UE³¹.

À l'exception des pays enclavés (Autriche, République tchèque, Hongrie et Slovaquie), de la Bulgarie, de la Lettonie, de la Roumanie et de la Pologne, l'ECSA³² compte des membres dans tous les États membres de l'UE (ainsi qu'en Norvège)^{33 34}. Alors qu'un grand nombre de marins sont originaires de Pologne, on recense très peu de sociétés d'armateurs dans ce pays. Par ailleurs, la Lettonie ne compte aucune organisation patronale dans ce secteur. En d'autres

³⁰ Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen (JO L 225 du 12.8.1998, p. 27).

³¹ <https://www.eurofound.europa.eu/fr/observatories/eurwork/comparative-information/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-maritime-transport>.

³² L'ECSA est l'association professionnelle représentant les associations nationales d'armateurs de l'UE et de Norvège. D'après son site internet, l'ECSA représente près de 99 % de la flotte de l'Espace économique européen et environ 20 % de la flotte mondiale.

³³ En Bulgarie, l'organisation patronale de ce secteur (BSA) a été affiliée à l'ECSA de 2007 à 2012 et l'a ensuite résiliée.

³⁴ L'Autriche, la Hongrie et la Slovaquie ont été exclues de l'étude en raison de l'absence d'activités dans ce secteur. Malgré l'existence d'activités (limitées) dans ce secteur en République tchèque, il n'y a aucune organisation patronale sectorielle dans le pays.

termes, de manière réaliste, les seuls États membres auxquels l'ECSA pourrait s'ouvrir sont la Bulgarie et la Roumanie.

Du côté des travailleurs, l'ETF compte 56 affiliés dans 25 États membres, ce qui représente 64 % de l'ensemble des syndicats actifs dans le secteur. Cinquante-deux de ces affiliés participent eux-mêmes aux négociations collectives sectorielles. Selon l'étude Eurofound, l'ETF compte des affiliés sectoriels dans tous les États membres développant des activités dans le secteur.

Cela mène à la conclusion qu'au regard de leur base d'adhérents, les partenaires sociaux qui ont signé l'accord sont les principales organisations de partenaires sociaux européennes dans le secteur, qu'elles sont représentatives du secteur et qu'elles sont dès lors habilitées à demander que la Commission mette en œuvre l'accord conformément à l'article 155 du TFUE.

- *Légalité des clauses*

La Commission a examiné la légalité de l'accord. Elle a vérifié chacune des clauses et n'en a trouvé aucune qui soit contraire au droit de l'Union. Les obligations qui seraient imposées aux États membres ne découlent pas directement de l'accord entre les partenaires sociaux; elles résulteraient plutôt de la mise en œuvre de ce dernier par une décision du Conseil, en l'occurrence une directive. Le champ d'application et le contenu de l'accord n'excèdent pas les limites des domaines énumérés à l'article 153, paragraphe 1, du TFUE, comme indiqué à la section 2.

L'accord contient deux ensembles d'amendements à apporter à l'annexe de la directive 2009/13/CE, qui n'auront pas d'incidence sur les actuelles clauses de non-régression contenues à l'article 3 de la directive.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition met en œuvre un accord conclu par les partenaires sociaux. Dans de tels cas, la Commission ne peut pas modifier le texte de l'accord; elle ne peut que l'accepter ou le rejeter³⁵.

La majorité des dispositions de l'accord conclu entre les partenaires sociaux et les amendements de 2014 à la MLC n'établissent pas de distinction entre les travailleurs des PME et les autres. Elles s'appliquent à tous les navires normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La directive 2013/54/UE permet aux États membres d'adapter leurs mécanismes de suivi aux conditions spécifiques de navires d'une jauge brute inférieure à 200 n'effectuant pas de voyages internationaux.

L'accord et les amendements de 2014 à la MLC sont moins stricts pour les PME en ce qui concerne l'obligation de conserver à bord des preuves documentaires de la garantie financière en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon. Cette obligation ne s'applique qu'aux navires qui sont tenus, en vertu du droit national ou sur demande, de détenir à bord un certificat de travail maritime. Conformément à la règle 5.1.3 du code de la MLC, les navires

³⁵ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm.

d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux ou entre des ports étrangers, ainsi que les petits navires pour lesquels l'armateur en fait la demande, sont tenus de conserver un certificat de travail maritime.

- **Droits fondamentaux**

Les objectifs de la présente proposition sont conformes à la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, en particulier au droit protégé au titre de l'article 31 sur les conditions de travail justes et équitables, qui dispose que «[t]out travailleur a droit à des conditions de travail qui respectent sa santé, sa sécurité et sa dignité».

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission surveillera l'application de la directive portant mise en œuvre de l'accord.

La directive 2009/13/CE n'impose aucune obligation en matière d'évaluation ou de déclaration. Aucune exigence de ce genre n'est prévue pour cette directive modifiant la directive 2009/13/CE.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est nécessaire dans ce cas.

- **Espace économique européen**

La proposition présente un intérêt pour l'Espace économique européen et il convient, par conséquent, qu'elle lui soit étendue.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Article 1^{er}

Cet article rend l'accord entre les partenaires sociaux contraignant.

Article 2

Cet article comprend les modifications apportées à la directive 2009/13/CE.

1) Le point 1 introduit une modification de la numérotation.

2) Le point 2 introduit une nouvelle norme A2.5.2 sur la «garantie financière» comprenant quatorze paragraphes.

– Le *paragraphe 1* précise la finalité de la norme proposée.

– Le *paragraphe 2* définit la notion d'abandon donnant droit au soutien d'un dispositif de garantie financière:

- a) l'absence de prise en charge des frais de rapatriement du marin (déjà reconnu dans la règle 2.5, paragraphe 2, de l'annexe de la directive 2009/13/CE);
- b) l'absence d'entretien et de soutien nécessaires (notions précisées au paragraphe 5);
- c) toute autre situation provoquant une rupture unilatérale des liens de l'armateur avec le marin, y compris le fait de ne pas avoir versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

Les points b) et c) étendent l'obligation de fournir un dispositif de garantie financière dans deux nouvelles situations d'abandon.

- Le *paragraphe 3* énonce l'obligation pour l'État membre, en tant qu'État du pavillon, de veiller à ce qu'un dispositif de garantie financière soit en place pour les navires battant son pavillon. La forme du dispositif peut varier et l'État membre la détermine après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.
- Le *paragraphe 4* énonce les critères relatifs au dispositif de garantie financière adopté par l'État du pavillon, y compris la nécessité de prévoir un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide pour tout marin victime d'abandon.
- Le *paragraphe 5* donne des détails matériels sur les notions d'«entretien [et de] soutien nécessaires» visées au paragraphe 2, point b).
- Le *paragraphe 6* énonce l'obligation de conserver à bord des preuves documentaires de la garantie financière pour les navires qui sont tenus, en vertu du droit national ou sur demande, de détenir un certificat de travail maritime.
- Le *paragraphe 7* énumère les informations que doivent contenir les preuves documentaires. Ces informations devront être rédigées en anglais ou accompagnées d'une traduction en anglais.
- Le *paragraphe 8* énonce l'exigence d'accorder une assistance financière sans retard (voir paragraphe 4).
- Les *paragraphes 9 et 10* fixent les modalités et la portée de l'assistance à fournir dans le cadre du dispositif de garantie financière, en ce qui concerne le critère de «couverture suffisante» proposé au paragraphe 4. Le *paragraphe 9* fait référence à la règle 2.5 de l'annexe de la directive 2009/13/CE en ce qui concerne le rapatriement. Elle limite à quatre mois la couverture des salaires en suspens et autres droits. Le *paragraphe 10* apporte des précisions quant à la couverture du rapatriement en cas d'abandon.
- Le *paragraphe 11* énonce l'obligation, pour le prestataire de la garantie financière qui souhaite mettre un terme à la garantie financière, de donner un préavis d'au moins trente jours à l'État du pavillon.

- Le *paragraphe 12* prévoit l'acquisition par subrogation des droits par le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière.
- Le *paragraphe 13* indique que cette norme est sans préjudice du droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.
- Le *paragraphe 14* indique que les droits prévus par la norme proposée sont sans préjudice d'autres droits, créances ou recours pour les gens de mer. En outre, il autorise l'adoption de dispositions permettant de déduire les sommes reçues d'autres sources, en vertu de cette norme, telles que les indemnisations liées aux droits, créances ou recours.

3) Le point 3 propose de remplacer la numérotation actuelle de la norme A4.2, qui devient la norme A4.2.1, et ajoute sept nouveaux paragraphes (8 à 14) à la norme renumérotée A4.2.1. Il se base sur l'obligation prévue au paragraphe 1, point b), de la norme A4.2, en vertu de laquelle les armateurs doivent prévoir une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel.

- Le *paragraphe 8* énonce aux points a) à e), les conditions minimales auxquelles doivent veiller la législation et la réglementation nationales pour que le dispositif de garantie financière garantisse l'indemnisation prévue au paragraphe 1, point b), de l'actuelle norme A4.2 pour les créances contractuelles (comme défini au paragraphe 1 de la nouvelle norme A4.2.2 proposée). Ces conditions incluent l'exigence de paiement intégral et sans retard, et prévoient la possibilité de paiements provisoires lorsque le montant total de l'indemnité est difficile à établir.
- Les *paragraphes 9 et 10* traitent des exigences en matière de préavis à donner aux gens de mer et aux États du pavillon si la garantie financière de l'armateur devait être annulée ou résiliée.
- Le *paragraphe 11* oblige les navires à conserver à bord une preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de la garantie financière.
- Le *paragraphe 12* fait obligation au prestataire de la garantie financière qui souhaite mettre un terme à la garantie financière, de donner un préavis d'au moins trente jours à l'État du pavillon.
- Le *paragraphe 13* énonce l'exigence que la garantie prévoie le paiement de toutes les créances contractuelles qu'elle couvre qui se présenteront durant la période de validité du document.
- Le *paragraphe 14* énumère les informations requises dans les preuves documentaires de la garantie financière. Il dispose également que ce document devra être disponible en anglais.

4) Le point 4 introduit une nouvelle norme A4.2.2 sur le «traitement des créances contractuelles» comprenant trois paragraphes.

- Le *paragraphe 1* clarifie la signification de l'expression «créance contractuelle» aux fins de la norme A4.2 (renumérotée A4.2.1), paragraphe 8.

- Le *paragraphe 2* établit que le dispositif de garantie financière visant à garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée pour des raisons professionnelles peut prendre différentes formes et précise que sa forme est déterminée par le membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées.
- Le *paragraphe 3* requiert l'adoption de dispositions efficaces pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les créances contractuelles liées à l'indemnisation, comme énoncé dans la norme A4.2 (renumérotée A4.2.1), au moyen de procédures rapides et équitables.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

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) en vue de modifier la directive 2009/13/CE du Conseil conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 155, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Les partenaires sociaux peuvent, conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, demander conjointement que les accords conclus au niveau de l'Union soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.
- (2) La directive 2009/13/CE du Conseil³⁶ a mis en œuvre l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) afin d'intégrer en droit de l'UE des dispositions de la convention du travail maritime (ci-après dénommée «MLC»), 2006, de l'Organisation internationale du travail (OIT), de mettre à jour la législation européenne en vigueur avec les normes de la MLC, qui sont plus favorables aux gens de mer. Elle visait à améliorer les conditions de travail des gens de mer, notamment en ce qui concerne les contrats d'engagement, les heures de travail, le rapatriement, le développement des carrières et des aptitudes professionnelles, le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table, la protection de la santé et de la sécurité, les soins médicaux et les procédures de plainte.
- (3) À la suite de réunions d'experts internationaux, l'OIT a lancé un processus visant à modifier la MLC pour prendre en compte les préoccupations relatives à l'abandon des gens de mer et la garantie financière, d'une part, et les créances relatives au décès ou à l'incapacité de longue durée des gens de mer, d'autre part. Lors de la réunion tenue du

³⁶ 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 (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).

7 au 11 avril 2014, la commission tripartite spéciale établie en vertu de la MLC a adopté deux amendements concernant ces questions. Certaines parties des règles visées par les amendements relevaient de la compétence de l'Union et concernaient des questions par rapport auxquelles l'Union avait adopté des règles, notamment dans les domaines de la politique sociale et des transports. Le Conseil a donc adopté, le 26 mai 2014, une décision (2014/346/UE)³⁷ relative à la position à prendre par l'Union lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail. Cette position consistait à soutenir l'approbation des amendements au code de la MLC.

- (4) Les amendements ont été approuvés lors de la 103^e session de la Conférence à Genève le 11 juin 2014 et sont entrés en vigueur le 18 janvier 2017. Ils consistent à mettre en place un dispositif de garantie financière efficace en vue, d'une part, de protéger les droits des gens de mer en cas d'abandon et, d'autre part, de garantir une indemnisation des créances contractuelles en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. Ils améliorent et optimisent le système existant de protection des gens de mer, y compris l'obligation de détenir à bord des navires des preuves documentaires de la garantie financière et d'étendre le système à deux nouvelles situations d'abandon (soit lorsque l'armateur a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires ou a provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin, y compris lorsqu'il n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois).
- (5) Le 5 décembre 2016, les partenaires sociaux du secteur des transports maritimes, à savoir les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), ont conclu un accord en vue de modifier la directive 2009/13/CE à la lumière des amendements de 2014 à la MLC, 2006. Le 12 décembre 2016, ils ont demandé à la Commission de présenter une proposition de directive du Conseil conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, afin de mettre œuvre leur accord.
- (6) L'accord des partenaires sociaux reprend le contenu de toutes les dispositions obligatoires des amendements de 2014 à la MLC. Le premier amendement, relatif au dispositif de garantie financière en cas d'abandon de gens de mer, a trait aux conditions sanitaires et de sécurité ainsi qu'aux conditions de travail et relève donc de l'article 153, paragraphe 1, points a) et b), du TFUE. Le deuxième amendement, relatif aux conditions auxquelles doit répondre le dispositif de garantie financière afin d'assurer l'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, relève de l'article 153, paragraphe 1, point c), sur la sécurité sociale et la protection sociale des travailleurs. Par conséquent, l'accord porte sur des questions relevant de l'article 153 du TFUE et peut être mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 155, paragraphe 2. Aux fins de l'article 288 du traité, l'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord est une directive.

³⁷ Décision 2014/346/UE du Conseil du 26 mai 2014 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 103^e session de la Conférence internationale du travail en ce qui concerne les amendements au code de la convention du travail maritime (JO L 172 du 12.6.2014, p. 28).

- (7) Conformément à la communication de la Commission du 20 mai 1998³⁸ intitulée «Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire», la Commission a évalué la représentativité des signataires et la légalité de chaque clause de l'accord.
- (8) L'accord conclu le 5 décembre 2016 par les partenaires sociaux modifie l'accord du 19 mai 2008 intervenu entre l'ECSA et l'ETF concernant la MLC, annexé à la directive 2009/13/CE, et intègre dans la directive les amendements de 2014 apportés par l'OIT à la MLC afin d'améliorer les conditions de travail, la santé et la sécurité, ainsi que la protection sociale des gens de mer à bord des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE.
- (9) En modifiant la directive 2009/13/CE, l'accord des partenaires sociaux du 5 décembre 2016 alignera les dispositions obligatoires des amendements apportés à la MLC en 2014 par l'OIT sur le champ d'application de la directive 2013/54/UE relative aux responsabilités de l'État du pavillon et du système de contrôle et de suivi du droit européen, notamment en les soumettant au contrôle de la Cour de justice de l'Union européenne, en sus du système de surveillance de la MLC. Cela devrait accroître le respect des exigences par les États membres et les armateurs.
- (10) Sans préjudice des dispositions de l'accord sur le suivi et le réexamen par les partenaires sociaux à l'échelle européenne, la Commission européenne surveillera l'application de la présente directive et de l'accord.
- (11) Les États membres peuvent charger les partenaires sociaux de mettre en œuvre la présente directive, lorsque ces derniers le demandent conjointement et dès lors que les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour pouvoir garantir à tout moment les résultats poursuivis dans le cadre de la présente directive.
- (12) Conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, la Commission a informé le Parlement européen en lui transmettant le texte de la proposition de directive contenant l'accord.
- (13) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et notamment son article 31.
- (14) La présente directive vise à améliorer les conditions de travail, la santé et la sécurité, ainsi que la protection sociale des travailleurs dans le secteur du transport maritime, un secteur transfrontière dans lequel les navires opèrent sous le pavillon de différents États membres. Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

³⁸ COM(1998) 322 final.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive met en œuvre l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) le 5 décembre 2016, en modifiant la directive 2009/13/CE du Conseil conformément aux amendements de 2014 à la MLC, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014.

Article 2

Conformément à l'accord conclu par l'ECSA et l'ETF, le 5 décembre 2016, en vue de modifier la directive 2009/13/CE du Conseil à la lumière des amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail lors de la 103^e session à Genève le 11 juin 2014, l'annexe de la directive 2009/13/CE du Conseil est modifiée comme suit:

1) Dans le titre «Norme A2.5 — Rapatriement», «A2.5» est remplacé par «A 2.5.1».

2) La norme A2.5.2 ci-après est insérée:

«Norme A2.5.2 — Garantie financière

1. En application de la règle 2.5, paragraphe 2, la présente norme énonce des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

2. Aux fins de la présente norme, un marin est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

a) ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin; ou

b) a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires; ou

c) a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et, notamment, n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

3. Chaque État membre veille à ce qu'un dispositif de garantie financière répondant aux prescriptions de la présente norme soit en place pour les navires battant son pavillon. Le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Sa forme est déterminée par l'État membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Le dispositif de garantie financière assure un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, conformément à la présente norme, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon de l'État membre.

5. Aux fins du paragraphe 2, point b), de la présente norme, l'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre: une nourriture convenable, un logement,

l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires.

6. Chaque État membre exige que les navires battant son pavillon, qui sont tenus, en vertu du droit national, de détenir à bord un certificat de travail maritime ou sur demande de l'armateur, détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

7. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais et contenir les informations suivantes:

- a) le nom du navire;
- b) le port d'immatriculation du navire;
- c) l'indicatif d'appel du navire;
- d) le numéro OMI du navire;
- e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;
- f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer;
- g) le nom de l'armateur;
- h) la durée de validité de la garantie financière;
- i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.5.2.

8. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard sur demande formulée par le marin ou son représentant désigné, et dûment justifiée, conformément au paragraphe 2 de la présente norme.

9. Eu égard à la règle 2.5, l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir:

- a) les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le contrat de travail, la convention collective pertinente ou la législation de l'État du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire et quatre mois pour les autres prestations en suspens;
- b) toutes les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de rapatriement visés au paragraphe 10 de la présente norme;
- c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la

prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

10. Les frais de rapatriement couvrent le voyage par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion, et comprennent la fourniture de nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile, ainsi que les soins médicaux nécessaires, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

11. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'État du pavillon.

12. Si le prestataire de l'assurance ou d'une autre forme de garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit à un marin conformément à la présente norme, ce prestataire acquiert, à concurrence de la somme versée, et conformément à la législation applicable, par subrogation, transfert ou d'une autre manière, les droits dont aurait bénéficié ledit marin.

13. Aucune disposition de la présente norme ne porte atteinte au droit de recours de l'assureur ou du prestataire de la garantie financière contre un tiers.

14. Les dispositions de la présente norme n'ont pas pour objet d'être exclusives ni de porter atteinte à d'autres droits, créances ou recours destinés à indemniser les gens de mer abandonnés. La législation nationale peut prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation, en vertu de la présente norme.»

3) Dans le titre «Norme A4.2 — Responsabilité des armateurs», «A4.2» est remplacé par «A4.2.1» et les paragraphes suivants sont ajoutés:

«8. La législation nationale prévoit que le dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue au paragraphe 1, point b), de la présente norme pour les créances contractuelles définies dans la norme A4.2.2 satisfait aux exigences minimales suivantes:

a) l'indemnisation contractuelle, lorsqu'elle est prévue par le contrat d'engagement maritime et sans préjudice du point c) du présent paragraphe, est versée en totalité et sans retard;

b) aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel;

c) si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se retrouver dans une situation précaire injustifiée;

d) conformément à la règle 4.2, paragraphe 2, le marin reçoit un paiement sans

préjudice d'autres droits garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à l'encontre de l'armateur et découlant du même incident;

e) toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

9. La législation nationale dispose que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.

10. La législation nationale dispose que l'autorité compétente de l'État du pavillon est avisée par le prestataire de la garantie financière de l'annulation ou de la résiliation de la garantie financière de l'armateur.

11. Chaque État membre exige que les navires battant son pavillon détiennent à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, le document fourni par chacun d'eux est conservé à bord.

12. La garantie financière ne peut cesser avant la fin de sa période de validité, à moins que le prestataire de la garantie financière n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'autorité compétente de l'État du pavillon.

13. La garantie financière prévoit le paiement de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

14. Le certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais et contenir les informations suivantes:

a) le nom du navire;

b) le port d'immatriculation du navire;

c) l'indicatif d'appel du navire;

d) le numéro OMI du navire;

e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière;

f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les créances contractuelles des gens de mer;

g) le nom de l'armateur;

h) la durée de validité de la garantie financière;

i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A4.2.1.»

4) La norme A4.2.2 ci-après est insérée:

«Norme A4.2.2 — Traitement des créances contractuelles

1. Aux fins de la norme A4.2.1, paragraphe 8, et de la présente norme, on entend par “créance contractuelle” toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d’un accident de travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d’engagement maritime ou une convention collective.

2. Le dispositif de garantie financière prévu au paragraphe 1, point b), de la norme A4.2.1 peut prendre la forme d’un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent. Sa forme est déterminée par l’État membre après consultation des organisations d’armateurs et de gens de mer intéressées.

3. La législation nationale garantit que des dispositions efficaces sont prises pour recevoir, traiter et régler en toute impartialité les demandes d’indemnisation pour des créances contractuelles, telles que visées au paragraphe 8 de la norme A4.2.1 au moyen de procédures rapides et équitables.»

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard deux ans à compter de son entrée en vigueur. 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.

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

Article 4

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l’Union européenne*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président