

# DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2018/131 DU CONSEIL

du 23 janvier 2018

**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 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, en liaison avec l'article 153, paragraphe 1, points a), b) et c),

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 155, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), les partenaires sociaux peuvent 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 Conseil <sup>(1)</sup> a mis en œuvre l'accord conclu le 19 mai 2008 par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) pour intégrer dans le droit de l'Union les dispositions obligatoires de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommée «MLC»), de l'Organisation internationale du travail (OIT), afin de mettre à jour la législation de l'Union 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 afin de prendre en compte les préoccupations relatives, d'une part, à l'abandon des gens de mer et la garantie financière et, d'autre part, les créances relatives au décès ou à l'incapacité de longue durée des gens de mer. Lors de sa réunion tenue du 7 au 11 avril 2014, la commission tripartite spéciale instituée en vertu de la MLC a adopté deux amendements concernant ces questions. Certaines parties des règles faisant l'objet des 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 26 mai 2014, le Conseil a donc adopté la décision 2014/346/UE <sup>(2)</sup> arrétant la position à prendre par l'Union lors de la 103<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du travail (ci-après dénommée «CIT»). La position de l'Union consistait à soutenir l'approbation des amendements au code de la MLC (ci-après dénommés «amendements de 2014 à la MLC»).
- (4) Les amendements de 2014 à la MLC ont été approuvés par la CIT le 11 juin 2014 lors de sa 103<sup>e</sup> session à Genève et sont entrés en vigueur le 18 janvier 2017. Ils consistent à mettre en place un dispositif de garantie financière efficace pour protéger les droits des gens de mer en cas d'abandon et pour 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, notamment l'obligation pour les navires de détenir à bord des preuves documentaires de la garantie financière et d'étendre le système à deux nouvelles situations d'abandon. Ces

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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<sup>e</sup> 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).

situations concernent les cas où les gens de mer sont laissés sans l'entretien et le soutien nécessaires ou les cas où l'armateur 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 l'ECSA et l'ETF, ont conclu un accord (ci-après dénommé l'«accord des partenaires sociaux») en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la MLC. Le 12 décembre 2016, ils ont demandé que la Commission présente une proposition de directive du Conseil en vertu de l'article 155, paragraphe 2, du TFUE afin de mettre en œuvre ledit accord.
- (6) L'accord des partenaires sociaux reprend le contenu des dispositions obligatoires des amendements de 2014 à la MLC. Le premier amendement, relatif au dispositif de garantie financière en cas d'abandon de marin, concerne les conditions sanitaires et de sécurité ainsi que les 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 de garantir 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), du TFUE sur la sécurité sociale et la protection sociale des travailleurs. L'accord des partenaires sociaux porte, dès lors, 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, du TFUE. Aux fins de l'article 288 du TFUE, l'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord des partenaires sociaux est une directive.
- (7) Conformément à la communication de la Commission du 20 mai 1998 relative à l'adaptation et la promotion du dialogue social au niveau communautaire, la Commission a évalué la représentativité des parties signataires et la légalité de chaque clause de l'accord des partenaires sociaux.
- (8) L'accord des partenaires sociaux modifie l'accord conclu le 19 mai 2008 entre l'ECSA et l'ETF concernant la MLC, annexé à la directive 2009/13/CE, et intègre dans ladite directive les amendements de 2014 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.
- (9) En modifiant la directive 2009/13/CE, l'accord des partenaires sociaux introduira les dispositions obligatoires des amendements de 2014 à la MLC, qui sont déjà couvertes par le système de surveillance de la MLC, dans le champ d'application de la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> et du système de contrôle et de suivi du droit de l'Union, y compris la compétence de la Cour de justice de l'Union européenne. Il est probable qu'il en résulte un plus grand respect des exigences par les États membres et par les armateurs.
- (10) Sans préjudice des dispositions de l'accord des partenaires sociaux sur le suivi et le réexamen par les partenaires sociaux au niveau de l'Union, la Commission surveillera la mise en œuvre de la présente directive et de l'accord des partenaires sociaux.
- (11) Les États membres peuvent charger les partenaires sociaux de mettre en œuvre la présente directive lorsque ces derniers le demandent conjointement et à condition que les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour pouvoir garantir à tout moment les résultats poursuivis au titre de la présente directive.
- (12) Conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, la Commission informe le Parlement européen en lui transmettant le texte de la proposition de la présente directive.
- (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) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir améliorer les conditions de travail, la santé et la sécurité, ainsi que la protection sociale des travailleurs dans le secteur des transports maritimes, un secteur transfrontière dans lequel les navires opèrent sous le pavillon de différents États membres, 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 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

<sup>(1)</sup> 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).

(15) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2009/13/CE en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La présente directive met en œuvre l'accord conclu le 5 décembre 2016 entre 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 conformément aux amendements de 2014 à la MLC.

*Article 2*

Conformément à l'accord des partenaires sociaux, l'accord conclu par l'ECSA et l'ETF concernant la convention du travail maritime, 2006, figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE, est modifié conformément à l'annexe de la présente directive.

*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 le 16 février 2020. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces mesures, 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 régi par la présente directive.

3. Les États membres peuvent charger les partenaires sociaux de mettre en œuvre la présente directive, lorsque les partenaires sociaux le demandent conjointement et à condition que les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour pouvoir garantir à tout moment les résultats poursuivis au titre de 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 23 janvier 2018.

*Par le Conseil*

*Le président*

V. GORANOV

## ANNEXE

À l'annexe de la directive 2009/13/CE, l'accord conclu par l'ECSA et l'ETF concernant la convention du travail maritime, 2006, est modifié comme suit:

1. Dans le titre «Norme A2.5 — Rapatriement», «A2.5» est remplacé par «A2.5.1».
2. La norme suivante 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 afin 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 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.
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; et
  - 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; et
    - c) les besoins essentiels du marin qui comprennent notamment 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 les 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 transfert et le transport des effets personnels et tous les 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. Les législations et réglementations nationales peuvent prévoir que toutes sommes payables en vertu de la présente norme peuvent être déduites des sommes reçues d'autres sources et découlant de tous droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation, en vertu de la présente norme.»
3. La «Norme A4.2 — Responsabilité des armateurs» est modifiée comme suit:
- a) dans le titre, «A4.2» est remplacé par «A4.2.1»;
  - b) les paragraphes suivants sont ajoutés:
    - «8. Les législations et réglementations nationales prévoient 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 par l'armateur de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à l'encontre de l'armateur et découlant du même incident; et
      - 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. Les législations et réglementations nationales disposent que les gens de mer reçoivent un préavis si la garantie financière de l'armateur doit être annulée ou résiliée.
  10. Les législations et réglementations nationales disposent 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; et
    - 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 suivante 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, d'une assurance, d'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. Les législations et réglementations nationales garantissent 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.»
-