

Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer»

COM(2011) 555 final — 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Rapporteure: **M^{me} BREDIMA**

Le Conseil de l'Union européenne, en date du 30 septembre 2011, et le Parlement européen, en date du 28 septembre 2010, ont décidé, conformément aux articles 100 (2) et 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

«Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer»

COM(2011) 555 final — 2011/0239 (COD).

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 23 novembre 2011.

Lors de sa 476^e session plénière des 7 et 8 décembre 2011 (séance du 7 décembre 2011), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 176 voix pour, 3 voix contre et 10 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Il est essentiel d'améliorer la formation des gens de mer pour rendre les professions maritimes plus attrayantes au sein de l'UE et pour renforcer la sûreté et la sécurité en mer. Le savoir-faire maritime revêt également une importance stratégique dans l'UE car il lui permet de rester numéro un mondial dans ce secteur.

1.2 Le CESE soutient le projet de directive qui vise à aligner la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer sur les amendements de Manille (2010) à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) de 1978.

1.3 Il est crucial que les États membres de l'UE adoptent la proposition de directive étant donné qu'à partir de 2012, date d'entrée en vigueur des amendements de Manille à la convention STCW, la formation maritime sera soumise à de nouvelles règles internationales en matière de compétences, de profils professionnels, de sécurité et de délivrance des brevets.

1.4 Le CESE n'est pas d'accord avec le libellé proposé pour l'article 15, paragraphe 11, selon lequel «les États membres peuvent autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant la possibilité d'octroyer des dérogations relatives aux heures de repos [des gens de mer]». La directive de l'UE ne doit pas s'écarter du libellé de la législation internationale et européenne existante, c'est-à-dire la convention n° 180 de l'OIT, la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT et la directive 1999/63/CE. Cette dernière, qui concerne l'organisation du temps de travail des gens de mer, avait été adoptée à l'issue de longues et difficiles négociations entre les partenaires sociaux, et les institutions européennes doivent respecter le résultat de ce dialogue social.

1.5 Le CESE propose de spécifier le modèle normalisé pour les registres des heures de repos et de travail dans la proposition de directive. Le modèle normalisé pourrait faire référence aux directives de l'OMI/OIT relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos.

1.6 Alors que la convention STCW entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2012, le CESE constate que la proposition de directive n'entrera pas en application avant juillet 2012 en raison de procédures législatives préparatoires au sein du Conseil de l'UE et du Parlement européen. Le CESE signale que des problèmes surviendront lors du contrôle par l'État du port en dehors de l'UE en ce qui concerne les nouvelles heures de travail des gens de mer et que les gens de mer européens ne disposeront pas du brevet STCW 2010 suffisamment tôt. Une clarification juridique est nécessaire.

1.7 Concernant le mécanisme de reconnaissance des instituts et des brevets de formation des pays tiers, le CESE pense que la prolongation du délai actuel de trois à dix-huit mois est réaliste et qu'elle permet de prendre en considération l'importante charge de travail dans les pays maritimes et la pénurie des ressources dans les pays non maritimes.

1.8 Le CESE soutient la disposition selon laquelle les États membres seront tenus de communiquer à la Commission européenne des informations normalisées sur les brevets des gens de mer à des fins statistiques.

1.9 Le CESE propose d'inclure dans la proposition de directive la définition de «matelot électrotechnicien» conformément aux dispositions de la convention STCW.

1.10 Le CESE invite instamment la Commission et les États membres à examiner d'urgence la formation des gens de mer en matière de lutte contre la piraterie, compte tenu de l'intensification de ce phénomène à l'échelle internationale. Cette formation devrait se fonder sur les meilleures pratiques de gestion des Nations unies et sur le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).

2. Introduction

2.1 La rentabilité du transport maritime repose essentiellement sur la qualité de la formation dispensée aux gens de mer. Même en temps de crise économique mondiale, la formation maritime ne doit pas être considérée comme un coût mais comme un investissement. Elle permet d'améliorer la sécurité et la sûreté maritime.

2.2 La convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) de 1978, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), concerne principalement les prescriptions relatives à la formation des officiers. Cette convention a d'abord été modifiée en 1995, puis en juin 2010 par les amendements de Manille.

2.3 Dans des avis antérieurs⁽¹⁾, le CESE a insisté sur l'importance du savoir-faire maritime européen, de la conformité des directives de l'UE avec la convention STCW et de l'amélioration de l'enseignement maritime comme l'une des actions clés permettant d'attirer les jeunes vers une carrière dans ce domaine (conférence sur le thème «Accroître l'attrait des professions maritimes dans l'UE» organisée par le CESE le 11 mars 2010). Il est crucial que l'UE maintienne un effectif de 250 000 gens de mer, dans la mesure où plus de deux millions d'emplois en dépendent dans le secteur maritime européen. Il est dès lors essentiel, d'un point de vue stratégique, d'améliorer la formation des gens de mer pour que l'UE puisse maintenir sa position de chef de file mondial dans le secteur.

2.4 Le projet de directive modifiant la directive 2008/106/CE poursuit un double objectif: premièrement, aligner la législation de l'UE sur les règles internationales en transposant la convention STCW (1978) révisée de l'OMI, adoptée lors de la conférence de Manille (2010) et, deuxièmement, introduire une exigence selon laquelle les États membres de l'UE seront tenus de communiquer des informations sur les brevets et prolonger le délai pour la reconnaissance des systèmes d'enseignement des pays tiers. Les nouvelles normes internationales entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Le délai proposé pour l'application dans l'Union européenne est le 31 décembre 2012. L'objectif

final sera de garantir une application uniforme de la nouvelle convention STCW par les États membres de l'UE et de veiller à ce que soient dûment formés les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon d'États membres de l'UE et titulaires de brevets délivrés en dehors de l'UE.

3. Observations générales

3.1 En 2012, la formation des gens de mer sera soumise à de nouvelles règles en matière de compétences, de profils professionnels, de sécurité et de brevets. La formation et les brevets revêtent une importance capitale pour la sécurité maritime car une formation insuffisante ou l'absence de brevets adéquats peuvent augmenter le risque d'accidents. La convention STCW de l'OMI est l'une des quatre grandes conventions maritimes à l'échelle internationale. Les trois autres sont la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la convention du travail maritime (MLC). Les États membres de l'UE étant eux aussi signataires de la convention, il importe que les législations européenne et internationale soient cohérentes. Ces amendements visent à améliorer les normes concernant l'aptitude médicale, l'aptitude au service et l'abus de l'alcool, à introduire de nouveaux profils professionnels tels que les «gens de mer qualifiés» et les «officiers électrotechniciens», à exiger une formation en matière de sécurité pour tous les gens de mer, et à simplifier et clarifier les types de brevets. Le projet de directive comporte des améliorations en ce qui concerne les procédures (par exemple la comitologie et la reconnaissance des écoles des pays tiers) et l'exigence imposée aux États membres de fournir des statistiques relatives à la formation des gens de mer.

3.2 Le CESE soutient la proposition qui vise à intégrer dans la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer les amendements de Manille à la convention STCW. Il propose que la Commission européenne veille attentivement à la mise en œuvre effective de la directive STCW par les États membres et insiste sur le respect de la convention STCW lors de l'évaluation de pays tiers aux fins de la reconnaissance de leurs instituts et brevets de formation. Bien que la proposition consiste en grande partie en une transposition littérale des amendements de Manille dans la législation de l'UE, elle prévoit également l'introduction de changements mineurs dans des dispositions européennes existantes sur la reconnaissance des brevets des gens de mer.

3.3 Le CESE constate que le groupe d'action sur l'emploi et la compétitivité dans le secteur maritime de la Commission européenne (DG MOVE) (juillet 2011) avait formulé des propositions en vue de transposer l'accord de Manille relatif à la convention STCW dans la législation européenne. La normalisation de la formation au niveau international permet aux navires européens de disposer de gens de mer bien formés, quel que soit leur lieu de formation. Comme l'a déclaré M. KALLAS, commissaire européen en charge des transports: «Le transport maritime étant une activité mondiale, il est vital de définir également des normes minimales de formation applicables au niveau international.»

(1) JO C 168 du 20.7.2007, pp. 50-56.

JO C 211 du 19.8.2008, pp. 31-36.

JO C 255 du 22.9.2010, pp. 103-109.

JO C 248 du 25.8.2011, pp. 22-30.

JO C 14 du 16.1.2001, p. 41.

JO C 80 du 3.4.2002, pp. 9-14.

JO C 133 du 6.6.2003, pp. 23-25.

JO C 157 du 28.6.2005, pp. 42-47.

JO C 157 du 28.6.2005, pp. 53-55.

JO C 97 du 28.4.2007, pp. 33-34.

JO C 151 du 17.6.2008, p. 35.

3.4 Dans son avis récent relatif au livre blanc sur les transports (avis sur le «Livre blanc – Feuille de route pour un espace européen unique des transports» – CESE 1607/2011 du 26 octobre 2011 – Rapporteur: M. COULON, corapporteur: M. BACK), le CESE rappelait qu'il convenait que «la législation de l'UE aille pleinement dans le sens de la législation internationale, notamment [...] de la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) relative aux normes de formation des gens de mer et à la délivrance des brevets et de veille (STCW)».

3.5 Des recherches récentes démontrent l'existence de brevets frauduleux sur le marché international de l'emploi, en particulier parmi les matelots, un problème inquiétant qui mettrait en doute la validité de leurs brevets. En outre, nombreux sont les matelots de pays non européens qui ne peuvent combler un déficit de matelots de l'UE sur le marché du travail en raison de différences culturelles, de problèmes de langue et de restrictions en matière d'emploi ⁽²⁾.

4. Observations particulières

4.1 Article 15, paragraphe 9 (modèle normalisé pour les registres des heures quotidiennes de repos)

4.1.1 L'article 15, paragraphe 9, ne spécifie aucun modèle normalisé pour les registres des heures quotidiennes de repos et de travail que les administrations doivent tenir. La section A-VIII/1, paragraphe 7, de la convention STCW, telle que modifiée par les amendements de Manille, se réfère aux directives de l'OMI/OIT relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos. En outre, la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, règle 2.3, norme A2.3, paragraphes 10 et 11, fait également référence à l'utilisation d'un modèle normalisé pour les heures de travail et de repos.

4.1.2 Le CESE propose de spécifier, dans la proposition de directive, le modèle normalisé pour l'enregistrement des heures de repos et des heures de travail. Ce dernier devrait faire référence aux directives de l'OMI/OIT relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos.

4.2 Article 15, paragraphe 11 (heures de repos)

4.2.1 Le texte révisé de l'article 15, paragraphe 11, stipule que «les États membres peuvent autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant la possibilité d'octroyer des dérogations relatives aux heures de repos». Il abrège considérablement le texte figurant dans la législation internationale et européenne existante, notamment la convention STCW révisée et la convention n° 180 de l'OIT (et par conséquent la convention du travail maritime de l'OIT).

4.2.2 Le libellé de l'article 15, paragraphe 11, diffère de celui de la directive 1999/63/CE du 21 juin 1999 concernant l'accord

relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST). Cet accord est le fruit de longues et difficiles négociations entre les partenaires sociaux, qui sont parvenus à trouver un équilibre délicat. Tout amendement ou modification du texte d'un accord conclu entre les partenaires sociaux doit faire l'objet de discussions et de négociations entre ces mêmes partenaires. Le nouveau libellé abrégé de l'article 15, paragraphe 11, n'est pas le fruit d'une discussion ou d'une négociation entre partenaires sociaux. La Commission européenne l'a introduit sans les consulter au préalable. Le CESE invite instamment la Commission à respecter le libellé de la directive 1999/63/CE concernant l'accord des partenaires sociaux sur l'organisation du temps de travail des gens de mer.

4.3 Entrée en vigueur de la nouvelle directive

4.3.1 Les amendements de Manille à la convention STCW entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Néanmoins, la Commission européenne a tenu compte de la procédure législative ordinaire du Conseil des ministres et du Parlement européen dans sa proposition en précisant ce qui suit: «Étant donné que la présente proposition de directive n'aura pas encore été adoptée à cette date [1^{er} janvier 2012], il a été prévu qu'elle entre en vigueur dès sa publication au Journal officiel.»

4.3.2 L'adoption tardive de la directive engendrera un paradoxe juridique, c'est-à-dire un conflit entre l'accord STCW de Manille et la directive STCW révisée, en particulier en ce qui concerne la date d'entrée en vigueur. Soit les États membres ne respecteront pas leurs obligations internationales le 1^{er} janvier 2012, soit ils ne se conformeront pas à la directive STCW existante s'ils ratifient la convention. Les États membres attendront probablement le résultat final de la directive avant de ratifier l'accord de Manille. Entre-temps, les navires battant pavillon de l'UE poursuivront leurs activités avec des pays tiers qui pourraient déjà avoir ratifié cet accord. Cette situation entraînerait donc de sérieux problèmes pour les navires battant pavillon de l'UE car les États du pavillon de l'UE n'observeraient pas encore les règles de l'accord de Manille.

4.3.3 Le CESE attire l'attention sur les problèmes qui surviendront lors du contrôle par l'État du port en dehors de l'UE, en particulier en ce qui concerne les nouvelles dispositions sur les heures de repos. Cette préoccupation est liée à l'application des nouvelles règles en matière d'heures de repos. Il convient de reconnaître que certains navires battant pavillon de l'UE pourraient rencontrer des problèmes lors du contrôle par l'État du port dans les ports non européens. La compétitivité des gens de mer de l'UE pourrait être compromise dans la mesure où ils ne disposeront pas du brevet STCW 2010 suffisamment tôt. En outre, cette situation engendrera des problèmes quant à la validité du brevet et aux répercussions sur les périodes de validité des visas délivrés aux gens de mer de l'UE par des pays tiers. À la lumière de ce qui précède, une clarification juridique est nécessaire.

⁽²⁾ JO C 80, 3.4.2002, pp. 9-14.

4.4 Reconnaissance des systèmes de délivrance de brevets et d'enseignement des pays tiers

4.4.1 Concernant l'évaluation de pays tiers dans le but de reconnaître leurs instituts et brevets de formation, la proposition prolonge le délai actuel pour le faire passer de trois à dix-huit mois. Certains États membres souhaitent une prolongation du délai en raison de l'importante charge de travail que cela implique (dans les pays maritimes comme Malte) ou en raison du manque de ressources (dans les pays non maritimes). Le CESE note que la prolongation est suffisamment réaliste pour tenir compte de l'importante charge de travail des nations maritimes.

4.5 STCW – Système d'information

4.5.1 La Commission déplore l'existence de données inexactes sur les brevets. Elle propose de collecter de manière harmonisée et cohérente les informations figurant dans les registres nationaux. Le CESE soutient la disposition selon laquelle les États membres seront tenus de communiquer à la Commission européenne des informations normalisées sur les brevets à des fins statistiques. Utiliser le «système d'information STCW» de l'AESM en tant que plateforme pour la collecte de ce type d'informations permettrait à l'industrie de calculer l'offre et la demande actuelle concernant les gens de mer et de faire des estimations pour l'avenir.

4.6 Matelot électrotechnicien

4.6.1 Bien que le projet de directive se réfère à la règle III/7, la définition de matelot électrotechnicien, telle qu'énoncée dans la règle I/1 (36), n'a pas été ajoutée à la nouvelle proposition de directive.

4.6.2 Le CESE propose d'inclure dans le projet de directive la définition de «matelot électrotechnicien» de la règle I/1 (36) de la convention STCW, libellée comme suit: «*Matelot électrotechnicien* désigne un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions de la règle III/7 de la Convention».

4.7 Formation en matière de lutte contre la piraterie

4.7.1 Vu l'intensification du phénomène de piraterie et ses répercussions sur les gens de mer, le CESE pense qu'une formation en la matière s'impose d'urgence pour les gens de mer. Il demande donc instamment à la Commission d'examiner cette question avec les États membres en tenant compte des dispositions applicables des meilleures pratiques de gestion des Nations unies (pour la piraterie) et du code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).

Bruxelles, le 7 décembre 2011.

Le président
du Comité économique et social européen
Staffan NILSSON
