



Projet de règlement grand-ducal relatif 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

(Transposition directive (UE) 2013-54)

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal	p. 4
III.	Commentaire des articles	p. 9
IV.	Tableau de correspondance	p. 13
V.	Fiche financière	p. 26
VI.	Fiche d'impact	p. 27
VII.	Directive	p. 30



I. Exposé des motifs

Le contexte juridique

Cet avant-projet s'inscrit dans le cadre de la modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif 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 transposait en droit national la 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 (Mém. A n°95 du 4 juin 2015). Il complétait la législation et réglementation d'ores et déjà en vigueur relatives aux obligations de l'État du pavillon en matière de sécurité et de sûreté maritimes, en mettant en place l'inspection et la certification "sociale" des navires (conditions de vie, de travail et d'emploi).

Ce règlement avait été pris dans l'attente de l'adoption d'un projet de loi ayant pour objectif de consolider les différents textes applicables en matière sociale afin que le Luxembourg puisse se doter d'une codification en droit du travail maritime présentant les caractères d'intelligibilité, d'accessibilité et de clarté. Ce projet a été déposé à la chambre des Députés (dossier parlementaire n°7329) et il modifie la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Suite à l'avis du Conseil d'État n°52.884, il a été décidé que le livre 3, titre 4 du projet de loi incorporerait la plupart des dispositions contenues dans le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 si bien que celui-ci serait modifié substantiellement. Ainsi, par souci de lisibilité, il a été décidé d'abroger le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 et de le remplacer par un nouveau règlement grand-ducal contenant les dispositions restantes.

La directive 2013/54/UE précitée est ainsi transposée à la fois par le projet de loi et le présent avant-projet de règlement grand-ducal.

Le contenu de l'avant-projet

L'avant-projet de règlement grand-ducal contient des mesures d'exécution pour la mise en œuvre pratique du futur livre 3, titre 4 de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Sous le chapitre 2 intitulé « inspections et certification des navires », l'avant-projet de règlement grand-ducal précise les informations et pièces justificatives que doivent contenir les demandes des organismes, autres que les organismes habilités, en vue d'être autorisés à exercer des missions d'inspection et de certification des conditions de vie et de travail des gens de mer. Le projet de loi prévoit la forme de l'accord par lequel les organismes sont autorisés et la forme des certificats et déclaration de conformité du travail maritime. Le projet de règlement grand-ducal détaille également la procédure d'inspection en matière sociale.



Le chapitre 3 « surveillance, encadrement et suivi » contient des prescriptions sur le système de gestion de la qualité mis en place par le Commissariat aux affaires maritimes pour s'assurer que les missions d'inspection et de certification soient remplies avec diligence et soin et pour éviter tout conflit d'intérêts. Le projet de règlement grand-ducal prévoit également dans ce chapitre, que les inspecteurs sont soumis à une obligation de confidentialité. Enfin, le projet de règlement grand-ducal oblige le commissaire à réévaluer annuellement au moins le système d'inspection et de certification afin d'améliorer ce dernier si cela s'avère être nécessaire.

Le dernier chapitre vise à préciser les procédures de plaintes internes et externes.



II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu le livre 3, titre 4, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

Vu la loi du 10 juillet 2011 portant approbation de la Convention 185 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close, le 19 juin 2003, et de la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006 ;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ; (*à adapter le cas échéant*)

Le Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport du Ministre de l'Économie, des PME, de l'Énergie et du Tourisme, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er} – Dispositions générales.

Art. 1^{er}. Les définitions des termes employés dans le présent règlement sont celles prévues par la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session, qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006, telle qu'amendée, ci-après la « Convention du travail maritime, 2006, » et par la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 2. Le présent règlement s'applique aux navires définis à l'article 3.0.0-1 et visés à l'article 3.0.0-2, paragraphe 2, de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Le présent règlement est sans préjudice :

1° du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du Pavillon ;

2° du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;



3° du règlement grand-ducal du 15 décembre 2021 portant déclaration d'obligation générale de l'accord interprofessionnel conclu entre Fedil Shipping, d'une part et les syndicats OGB-L et LCGB, d'autre part.

Chapitre 2 – Inspections et certifications des navires.

Art. 3. (1) L'organisme défini à l'article 3.4.1-2, 6°, et visé à l'article 3.4.2-1, paragraphe 4, de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit une demande d'autorisation auprès du commissaire qui doit mentionner :

- 1° ses capacités en inspecteurs, personnel de gestion et d'appui ;
- 2° son secteur d'activité géographique et la répartition géographique de son personnel ;
- 3° son domaine d'expertise.

(2) La demande d'autorisation est accompagnée des documents suivants :

- 1° une copie des diplômes, certificats ou titres émis par un institut marin ou nautique reconnu pour chaque inspecteur ;
- 2° un curriculum vitae détaillant leur expérience professionnelle et leurs connaissances linguistiques ;
- 3° le programme de formation des inspecteurs ;
- 4° une description de son actionnariat et ses propres participations financières dans des sociétés ayant des activités relatives à la construction, l'exploitation ou le démantèlement de navires ou toute autre activité maritime ;
- 5° une copie de ses procédures internes ou du code de déontologie ou tout autre document justifiant du degré d'indépendance des inspecteurs.

Des pièces justificatives complémentaires sont demandées, par le commissaire, si les conditions d'autorisation ne sont pas suffisamment caractérisées.

Art. 4. L'accord visé à l'article 3.4.2-3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 porte sur les aspects énumérés par le principe directeur B5.1.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 5. La déclaration de conformité du travail maritime, le certificat de travail maritime et le certificat de travail maritime provisoire sont établis conformément aux modèles établis à l'annexe A5-II de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 6. (1) L'inspecteur peut procéder aux examens, contrôles ou enquêtes visés à l'article 3.4.4-5, paragraphe 5, de la loi précitée du 9 novembre 1990 en suivant les principes directeurs B5.1.4 paragraphes 8 et 9 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Lors de ses inspections, l'inspecteur entend un nombre représentatif de gens de mer.

(3) Les entretiens avec les gens de mer sont réalisés en privé, sans préjudice du droit de la personne interrogée de demander à être accompagnée d'un témoin.

(4) L'inspecteur explique verbalement au capitaine ses conclusions et ajoute le cas échéant les observations de ce dernier à son rapport prévu à l'article 3.4.4-10 de la loi précitée du 9 novembre 1990.



Chapitre 3 – Surveillance, encadrement et suivi.

Art. 7. (1) L'Etat luxembourgeois conserve la pleine responsabilité des inspections menées par les inspecteurs.

(2) Le commissaire gère et maintient un système de gestion de la qualité visé à l'article 3.4.1-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990 pour la partie opérationnelle des activités liées au statut d'État du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

Art. 8. (1) Le système de gestion de la qualité visé à l'article 3.4.1-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990 garantit la mise en place d'une procédure appropriée par laquelle le commissaire :

1° assure la désignation d'un nombre d'inspecteurs en suffisance et de la mise à disposition, le cas échéant, d'autres ressources suivant les principes directeurs B5.1.4 paragraphe 1 et 4 de la Convention du travail maritime, 2006 ;

2° vérifie qu'en tout temps, les inspecteurs possèdent et maintiennent des qualifications et une formation suffisante au regard de leurs fonctions ;

3° veille à ce que les inspecteurs disposent de l'autorité juridique pleine et entière, le statut et l'indépendance, nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer les vérifications de conformité des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer. Plus spécialement il s'assure que les inspecteurs :

a. exercent leurs prérogatives de manière impartiale et indépendante ;

b. évitent tout conflit d'intérêts direct ou indirect ;

c. ne subissent pas des pressions, menaces ou autres influences extérieures indues, y compris issues de tout changement de gouvernement, les empêchant d'exercer leurs activités de manière indépendante ;

d. remplissent également les conditions d'indépendance visées à l'annexe I du règlement (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

4° fixe un référentiel normatif ayant pour objet de déterminer les objectifs et les normes encadrant le système d'inspection et de certification sociale.

Le référentiel fournit également des conseils et des recommandations dans le dessein d'aider et de guider les inspecteurs pour l'exécution de leur mission ainsi que pour assurer la supervision de leur action. Il tient compte des politiques en vigueur afin de garantir une cohérence dans les différentes opérations d'inspection et de certification sociale. Le référentiel est un document indicatif et susceptible d'évoluer suivant les évolutions réglementaires ;

5° instaure un système de vérification et de contrôle de l'action des organismes autorisés et des inspecteurs ainsi qu'un contrôle propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par eux qui comprend notamment :

a. des procédures de communication avec les organismes autorisés ;

b. des procédures de notification et de traitement des rapports par le commissaire ;

c. des audits périodiques des missions, y compris des inspections, réalisées ;

d. une évaluation du système interne de qualité des inspections et de la certification sociale.

(2) Sur demande du commissaire, l'inspecteur lui communique tout document démontrant que les conditions et exigences visées au présent règlement sont et demeurent respectées.



Art. 9. Pour l'application de l'article 3.4.1-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990, tout organisme autorisé s'engage à ne pas accepter des tâches en nombre ou d'une nature tels qu'elles soient susceptibles de nuire à son impartialité, son indépendance ou son autorité ou encore à son efficacité, vis-à-vis des gens de mer ou des armateurs.

Art. 10. (1) Tout inspecteur tient confidentielles toutes les informations reçues dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, notamment les secrets commerciaux, les procédés d'exploitation confidentiels ou les informations de nature personnelle dont il aurait eu connaissance. Il ne peut révéler lesdites informations sans le consentement formel du commissaire, même après la cessation de ses fonctions.

(2) Tout inspecteur tient, dans la mesure du possible, confidentielle la source de toutes plaintes ou réclamations concernant un danger ou des non-conformités allégués portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. Il garantit la confidentialité des entretiens avec les membres d'équipage et s'abstient de révéler qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une plainte ou réclamation.

(3) Par dérogation aux dispositions des deux paragraphes précédents, l'inspecteur fournit au commissaire toute information utile.

Art. 11. Les inspecteurs tiennent des registres de toutes les inspections de sorte à pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services. Ils s'inspirent pour la tenue desdits registres de ceux imposés sur base du règlement (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires.

Chapitre 4 – Coopération.

Art. 12. (1) Le commissaire consulte au moins annuellement les représentants des armateurs, gens de mer et organismes autorisés afin d'évaluer l'efficacité du système d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer, d'élaborer des nouvelles normes et objectifs et d'améliorer la coopération entre les inspecteurs, les armateurs et les gens de mer.

(2) À tout moment, les organismes autorisés alertent le commissaire sur tous les manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte. Ils le saisissent de propositions pour l'amélioration de cette législation.

Art. 13. En cas de changement de pavillon auprès d'un autre État partie, ou d'un État membre, le commissaire transmet dans les meilleurs délais, à la demande du nouvel État du pavillon formulée dans les trois mois suivant la date du changement de pavillon, une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime avant le changement du pavillon et le cas échéant, une copie des rapports d'inspection pertinents.



Chapitre 5 – Régime des plaintes.

Art. 14. (1) En application de l'article 3.4.5-1, point 1° de la loi précitée du 9 novembre 1990, sauf procédure interne plus favorable, le supérieur hiérarchique apporte une solution dans un délai de sept jours à compter de la réception de la plainte du marin.

(2) Si la plainte n'est pas résolue à la satisfaction du marin, le marin présente sa plainte au capitaine dans un délai de deux jours à compter de la réponse sinon de l'écoulement du délai prévu pour lui répondre. Le capitaine dispose par la suite d'un délai de sept jours pour apporter une solution au litige.

(3) Si le litige n'est pas résolu à ce stade, le marin soumet sa plainte à l'armateur dans un délai de dix jours à compter de la réponse sinon de l'écoulement du délai prévu pour lui répondre. L'armateur propose une solution dans un délai de vingt jours.

(4) Le marin peut directement introduire sa plainte soit devant le capitaine soit devant l'armateur. Le capitaine propose une solution dans un délai de sept jours. L'armateur apporte une solution dans un délai de vingt jours.

(5) Si le litige n'est toujours pas résolu à la satisfaction du marin dans ce délai, chaque partie dispose d'un délai de vingt jours pour présenter le litige au commissaire à compter de la réponse sinon de l'écoulement du délai prévu pour lui répondre.

(6) Les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu sont enregistrées et une copie est remise aux gens de mer concernés.

Art. 15. Le commissaire reçoit les plaintes en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et les examine afin d'évaluer si elles sont motivées et émanent d'une personne ayant un intérêt légitime à la formuler.

Si le commissaire estime que la plainte est manifestement infondée, il informe le plaignant de sa décision et de ses motifs.

Le commissaire agit en conciliateur.

Chapitre 5 – Dispositions finales.

Art. 16. Le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif 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 est abrogé.

Art. 17. Formule exécutoire

Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



III. Commentaire des articles

Ad Art. 1er. Cet article renvoie aux définitions employées par le livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et par la Convention du travail maritime, 2006.

Ad Art. 2. Le règlement a le même champ d'application que le livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990. Le deuxième alinéa clarifie le positionnement du présent règlement par rapport au règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du Pavillon, au règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et au règlement grand-ducal du 3 avril 2020 portant déclaration d'obligation générale de l'accord interprofessionnel conclu entre Fedil Shipping, d'une part et les syndicats OGB-L et LCGB, d'autre part. Cet alinéa actualise l'article 4 du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'Etat du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad Art. 3. Un organisme, qui n'est pas agréé et habilité sur base du (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et du règlement du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, doit apporter la preuve de ses compétences, connaissances et expertise en vue d'obtenir son autorisation, conformément à l'article 3.4.2-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990. Sa demande doit donc comporter des informations sur ses activités et sur sa structure interne. Les connaissances des inspecteurs doivent être documentées par des diplômes et certificats et leur expérience par leur curriculum vitae. Le maintien à jour des connaissances est documenté par la mise en place d'un programme de formations des inspecteurs. Un conflit d'intérêts et partant une dépendance des organismes peuvent être mis en lumière par une description des investissements et du financement des organismes.

Au vu des premiers documents présentés, le commissaire peut demander des pièces complémentaires pour s'assurer que l'organisme remplit les conditions de compétence et d'indépendance.



Ad Art. 4. Cet article reprend en substance l'article 7, paragraphe 2 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015 et rend obligatoire le principe directeur B5.1.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006 qui énumère les points qui devraient au minimum être traités par l'accord entre l'État luxembourgeois et les organismes autorisés. Les accords pré-existants font l'objet d'amendements pour intégrer les nouvelles missions d'inspection et de certification sociale.

Ad Art. 5. Le modèle de déclaration de conformité du travail maritime, du certificat du travail maritime et du certificat du travail maritime provisoire, établi en annexe de la Convention du travail maritime, 2006 est adopté pour les navires battant pavillon luxembourgeois. Cette adoption du modèle standardisé constitue une aide à la compréhension pour les inspecteurs à la fois de l'État du pavillon et de l'État du port. Cet article reprend en substance les articles 21, paragraphe 1^{er}, 22, paragraphe 3 et 31 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015.

Ad art. 6. Cet article traite de la procédure d'inspection et de ce que l'inspecteur est autorisé à faire (monter à bord, interroger les gens de mer, consulter la documentation de bord, prélever des échantillons, etc.). Il renvoie au principe directeur B5.1.4 paragraphes 8 et 9 de la Convention du travail maritime, 2006. Le paragraphe 4 prévoit les modalités d'établissement du rapport conformément à l'article 3.4.4-10, paragraphe 1^{er}. Il reprend partiellement les articles 13 et 18 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015.

Ad art. 7. Le chapitre 3 traite des obligations de contrôle et de surveillance à la charge des États du pavillon introduites par la Convention du travail maritime, 2006, dans son titre 5 en prenant modèle sur les différentes conventions de l'Organisation maritime internationale. L'article 7 qui reprend les articles 9 et 35 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015, commence par rappeler le principe de la responsabilité de l'Etat conformément à l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} septembre 1988 relative à la responsabilité civile de l'Etat et des collectivités publiques, et ce conformément à la règle 5.1.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.

Pour assurer une gestion de qualité, le commissaire intervient à différents niveaux. Tout d'abord, il ne délègue des missions qu'à des organismes autorisés ayant acquis une certaine expérience et un bon niveau de connaissances en matière sociale. Ainsi, il s'assure en amont que les organismes présentent toutes les garanties de qualité requises. Par la suite, il conserve un contrôle sur les activités de l'organisme autorisé, qui prend la forme d'une surveillance du maintien des conditions d'autorisation d'une part, et d'un encadrement et de la surveillance de la réalisation de ses missions d'autre part. L'article 7 introduit une contrainte supplémentaire pour le commissaire aux affaires maritimes qui se soumet à un contrôle extérieur de sa bonne gestion. Cet article fait écho à l'article 5 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'État du pavillon.

Ad art. 8 et 9. L'article 8 est une reprise de l'article 36 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015. L'article 8, paragraphe 1^{er}, premier point, traite des moyens en personnel et matériel qui doivent être consacrés aux inspections. Ces obligations consistent en la mise à disposition en premier lieu d'un nombre suffisant d'inspecteurs, mais également en second lieu de l'assistance d'experts et de techniciens, de la mise à disposition de locaux, de moyens de transport, et de moyens matériels, en application notamment de la norme A5.1.4 paragraphe 2 de la Convention du travail maritime, 2006. Cette obligation constitue un des éléments nécessaires pour la mise place d'un système d'inspection efficace et coordonné. En effet, la désignation d'inspecteurs compétents et expérimentés, bien répartis géographiquement et en nombre suffisant permettra d'effectuer des inspections et certifications dans les délais prescrits, avec l'acuité nécessaire.



Le point 2 s'intéresse indirectement aux compétences et connaissances des organismes. La démonstration de l'acquisition desdites compétences et connaissances est faite dans le chef de ses inspecteurs qui doivent avoir une formation spéciale en matière de droit du travail maritime qui s'ajoute à leurs compétences d'ordre technique. Tout organisme autorisé ayant reçu une autorisation doit maintenir ses compétences.

Le point 3 et l'article 9, reprenant l'article 37 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015, développent plus amplement les attentes en matière d'indépendance des inspecteurs. Le critère d'indépendance des inspecteurs est en effet répété à plusieurs reprises dans le cadre de la Convention du travail maritime, 2006, de la loi précitée du 9 novembre 1990 et du présent règlement. Lui sont attachées les obligations d'éviter tout conflit d'intérêts et de rester impartial (cf. supra). L'inspecteur sera considéré comme indépendant lorsque son statut lui assure la possibilité de prendre des décisions en toute liberté, sans pression extérieure. Les pressions incluent des menaces de licenciement, si les inspecteurs ne sont pas inamovibles, de baisse de salaires, ou encore de réaffectation dans un autre secteur. De même, les fonctionnaires et agents d'État doivent pouvoir exercer leurs prérogatives sans pression induite de la part notamment de leur gouvernement, en application de la norme A5.1.4, paragraphe 6, de la Convention du travail maritime, 2006. À tout moment, l'inspecteur doit pouvoir exercer son jugement professionnel dans le cadre de ses inspections du travail maritime. Ainsi, l'inspecteur doit-il disposer de temps « non-dirigé » à l'occasion duquel il peut mener les vérifications qu'il juge utiles de mener. L'existence d'un lien de subordination entre l'inspecteur et l'organisme autorisé est *a priori* sans conséquence puisque l'organisme autorisé doit lui-même faire preuve d'indépendance. Ces obligations ne vont néanmoins pas sans difficultés alors que les inspecteurs peuvent également être engagés par les armateurs dans le cadre de leurs activités commerciales. Une grande vigilance est requise afin d'éviter les conflits d'intérêts chez les organismes autorisés et plus généralement les inspecteurs.

Le point 4 instaure un système de normes et d'objectifs pour encadrer et faciliter le travail des inspecteurs.

Finalement, le point 5 prévoit un système de vérification et de contrôle des organismes incluant des audits. Ce contrôle est facilité par le paragraphe 2 qui impose à l'organisme autorisé de communiquer les documents prouvant qu'il continue de remplir les conditions ayant prévaluées à son autorisation.

Ad art. 10. L'article 10 reprend l'article 38 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015. L'objectif de cet article est d'entretenir un climat de confiance entre les inspecteurs et leurs interlocuteurs, que ce soit les armateurs ou des gens de mer ayant des réclamations à faire valoir. Cet article traite du devoir de confidentialité que doit respecter tout inspecteur conformément à la norme A5.1.4 paragraphe 10, de la Convention du travail maritime, 2006. Néanmoins, la confidentialité ne peut être invoquée à l'encontre du commissaire qui demeure l'autorité compétente pour le contrôle de la bonne exécution des prescriptions applicables en droit du travail maritime. Par ailleurs, la confidentialité ne doit pas entraver les inspecteurs dans leur devoir d'inspecter le navire. A cette fin, l'expression « *dans la mesure du possible* » a été ajoutée par rapport au texte de la Convention. En effet, dans certains cas, un marin pourrait être le seul à bord à avoir connaissance d'un danger ou d'une défectuosité du navire.



Procéder à une inspection est susceptible d'impliquer nécessairement qu'une plainte ait été déposée par ce seul marin, dont l'identité sera alors connue de l'armateur. Maintenir la confidentialité de la plainte empêcherait dans ces conditions l'intervention de l'inspecteur. L'intérêt collectif des gens de mer et de la sécurité maritime devant prévaloir sur le principe de confidentialité, l'inspecteur doit pouvoir bénéficier d'une marge de manœuvre dans l'application de son devoir de tenir les plaintes et réclamations confidentielles. L'obligation de confidentialité perdure après la cessation de leurs activités.

Ad art. 11. La tenue d'un registre des inspections, suggéré par le principe directeur B5.1.2 paragraphe 5, de la Convention du travail maritime, 2006 facilite le contrôle de l'action des inspecteurs. Ce registre s'inspire de celui déjà mis en place dans le cadre des inspections prévues par les conventions de l'OMI. L'article 11 est une reprise de l'article 39 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015.

Ad art. 12. L'article 12 qui reprend l'article 40 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015 et qui transpose le principe directeur B5.1.1 paragraphe 2 de la Convention du travail maritime 2006 n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 13. L'article 13 qui reprend l'article 41 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015 et transpose le principe directeur B5.1.3 paragraphe 6 de la Convention du travail maritime, 2006, et a pour objectif de faciliter les échanges entre États parties à la Convention du travail maritime, 2006, ou entre États membres de l'Union Européenne si différents, en cas de changement de pavillon.

Ad art. 14 et 15. La procédure établie à l'article 14 a vocation à s'appliquer à défaut de procédure interne plus favorable aux gens de mer. La procédure était déjà établie par l'article 45 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015.

Les gens de mer sont tenus informés de la procédure de plainte interne adoptée à bord et de leurs droits d'avoir recours à une procédure de plainte externe. Celle-ci ne requiert aucun formalisme afin de rester aussi simple que possible et d'être accessible au plus grand nombre.

L'article 15 est une reprise en substance de l'article 47 alinéas 2 et suivants du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015.

Ad art. 16. Le présent règlement abroge et remplace le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif 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.

Ad art. 17. Cet article ne requiert pas de commentaires.



IV. Tableau de correspondance

Directive 2013/54/UE	Projet de loi n°7329	Projet de règlement grand-ducal
<p>Art. 1^{er} première phrase La présente directive établit des dispositions visant à garantir que les États membres s'acquittent de manière efficace des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006.</p>	Ne requiert pas de transposition.	Ne requiert pas de transposition.
<p>Art. 1^{er} seconde phrase La présente directive est sans préjudice des directives 2009/13/CE et 2009/21/CE, ni des normes plus élevées en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer qui y sont fixées.</p>		<p>Art. 2., alinéa 2 Le présent règlement est sans préjudice : 1° du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du Pavillon ; 2° du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des</p>



		<p>règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;</p> <p>3° du règlement grand-ducal du 15 décembre 2021 portant déclaration d'obligation générale de l'accord interprofessionnel conclu entre Fedil Shipping, d'une part et les syndicats OGB-L et LCGB, d'autre part.</p>
<p>Art. 2 Aux fins de la présente directive, la définition ci-après s'applique, outre les définitions pertinentes figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE: on entend par «passages pertinents de la MLC 2006», les passages de la MLC 2006 dont le contenu est considéré comme correspondant aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE.</p>	<p>Ne requiert pas de transposition.</p>	<p>Ne requiert pas de transposition.</p>
<p>Art. 3 (1) Les États membres veillent à l'établissement de mécanismes de mise en application et de contrôle efficaces et appropriés, y compris les inspections périodiques prévues dans la MLC 2006, afin de garantir que les conditions de vie et de travail des gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon satisfont et continuent à satisfaire aux exigences des passages pertinents de la MLC 2006.</p>	<p>Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires. L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.</p>	



<p>Art. 3 (2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, les États membres peuvent, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, décider d'adapter, comme le prévoit l'Art. II, paragraphe 6, de la MLC 2006, les mécanismes de contrôle, y compris les inspections, pour tenir compte des conditions spécifiques relatives à de tels navires.</p>	<p>Art. 3.4.3-1. (2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.</p> <p>Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.</p>	
<p>Art. 3 (3), première phrase Lorsqu'ils exécutent les obligations qui leur incombent au titre du présent article, les États membres peuvent, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre État membre, si celui-ci y consent, dont ils reconnaissent qu'ils possèdent la capacité, la compétence et l'indépendance suffisantes pour réaliser des inspections.</p>	<p>Art. 3.4.1-2. 6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ; 7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.</p> <p>Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.</p>	



	<p>Art. 3.4.2-1. (4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation :</p> <ul style="list-style-type: none">1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;3° il satisfait aux exigences d'indépendance. <p>Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par la commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none">1° D'une part,<ul style="list-style-type: none">a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone	<p>Art. 3. (1) L'organisme défini à l'article 3.4.1-2 et visé à l'article 3.4.2-1, paragraphe 4, de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit une demande d'autorisation auprès du commissaire qui doit mentionner :</p> <ul style="list-style-type: none">1° ses capacités en inspecteurs, personnel de gestion et d'appui ;2° son secteur d'activité géographique et la répartition géographique de son personnel ;3° son domaine d'expertise. <p>(2) La demande d'autorisation est accompagnée des documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">1° une copie des diplômes, certificats ou titres émis par un institut marin ou nautique reconnu pour chaque inspecteur ;2° curriculum vitae détaillant leur expérience professionnelle et leurs connaissances linguistiques ;3° le programme de formation des inspecteurs ;4° une description de son actionariat et ses propres participations financières dans des sociétés ayant des activités relatives à la construction, l'exploitation ou le démantèlement de navires ou toute autre activité maritime ;5° une copie de ses procédures internes ou du code de déontologie ou tout autre document justifiant du degré d'indépendance des inspecteurs.
--	--	---



	<p>d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou</p> <p>b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur:</p> <ul style="list-style-type: none">i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire,ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs,iii. l'alimentation et le service de table,iv. la prévention des accidents,v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale,vi. l'exploitation des navires ;vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;viii. l'inspection des navires y compris les navires de moins de 500 et la certification en matière sociale ;ix. les inspections par l'Etat du port. <p>2° Et d'autre part,</p> <p>a) Avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou</p> <p>b) Avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à</p>	<p>Des pièces justificatives complémentaires sont demandées, par le commissaire, si les conditions d'autorisation ne sont pas suffisamment caractérisées.</p>
--	---	---



	<p>des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.</p> <p>Sont considérés comme ayant une expérience utile les inspecteurs qui ont acquis une expérience maritime d'au moins cinq ans, comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines », selon le cas, ou les fonctions d'assistant d'inspecteur.</p> <p>Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit en anglais.</p> <p>Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence induite de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.</p>	
	<p>Art. 3.4.2-1.</p> <p>(6) Tout changement substantiel de la structure de propriété, administrative ou managériale de l'organisme autorisé doit faire l'objet d'une déclaration au commissaire, le plus tôt possible et au plus tard dans le mois qui suit cette modification.</p>	
<p>Art. 3 (3) deuxième phrase</p> <p>Dans tous les cas, un État membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer</p>	<p><i>Article 1^{er} de la loi du 1^{er} septembre 1988 relative à la responsabilité civile de l'Etat et des collectivités publiques</i></p>	<p>Art. 7. (1) L'Etat luxembourgeois conserve la pleine responsabilité des inspections menées par les inspecteurs.</p>



concernés à bord des navires battant le pavillon dudit État membre.		
Art. 3 (3) dernière phrase La présente disposition est sans préjudice de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil.		Art 2., alinéa 2 précité
Art. 3 (4) Les États membres définissent des objectifs et des normes claires pour l'administration de leurs systèmes d'inspection, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes sont respectées.	Art. 3.4.1-1 alinéa 2 précité	Art. 8. (1) Le système de gestion de la qualité visé à l'article 3.4.1-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990 garantit la mise en place d'une procédure appropriée par laquelle le commissaire : [...] 4° fixe un référentiel normatif ayant pour objet de déterminer les objectifs et les normes encadrant le système d'inspection et de certification sociale. Le référentiel fournit également des conseils et des recommandations dans le dessein d'aider et de guider les inspecteurs pour l'exécution de leur mission ainsi que pour assurer la supervision de leur action. Il tient compte des politiques en vigueur afin de garantir une cohérence dans les différentes opérations d'inspection et de certification sociale. Le référentiel est un document indicatif et susceptible d'évoluer suivant les évolutions réglementaires ; 5° instaure un système de vérification et de contrôle de l'action des organismes autorisés et des inspecteurs ainsi qu'un contrôle propre à assurer l'adéquation des



		<p>tâches réalisées par eux qui comprend notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> e. des procédures de communication avec les organismes autorisés ; f. des procédures de notification et de traitement des rapports par le commissaire ; g. des audits périodiques des missions, y compris des inspections, réalisées ; h. une évaluation du système interne de qualité des inspections et de la certification sociale.
<p>Art.3 (5) Chaque État membre veille à ce que les gens de mer à bord de navires battant pavillon dudit État membre aient accès à une copie de l'accord. L'accès peut être assuré par voie électronique</p>	<p>Art. 3.1.2-3 4°le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables. Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat. L'accès peut être assuré par voie électronique ;</p>	
<p>Art.4 (1), première phrase Les États membres veillent à ce que le personnel, y compris celui des institutions ou d'autres organismes (ci-après dénommés «organismes reconnus» au sens de la MLC 2006), habilité à réaliser des inspections conformément à l'Art. 3, paragraphe 3, et chargé de</p>	<p>Art. 3.4.2-1 (4) précité</p> <p>Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites</p>	<p>Art. 3. précité</p> <p>Art. 8. (1) Le système de gestion de la qualité visé à l'article 3.4.1-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990 garantit la mise en place d'une procédure appropriée par laquelle le commissaire : [...]</p>



<p>vérifier la bonne mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006, possède la formation, les compétences, les attributions, l'autorité juridique pleine et entière, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer cette vérification et assurer le respect des passages pertinents de la MLC 2006.</p>	<p>conditions demeurent respectées.</p>	<p>vérifie qu'en tout temps, les inspecteurs possèdent et maintiennent des qualifications et une formation suffisantes au regard de leurs fonctions</p>
<p>Art.4 (1) seconde phrase Conformément à la MLC 2006, les inspecteurs sont habilités à prendre les mesures appropriées pour interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.</p>	<p>Art 3.4.4-6. (2) Dans les limites prévues à l'accord 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :</p> <p>2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.</p> <p>Art 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.</p> <p>Le commissaire lève les mesures administratives prises dès qu'il obtient la preuve que les anomalies relevées ont été</p>	



	redressées.	
<p>Art.4 (2) Toute habilitation accordée en matière d'inspection autorise, au minimum, l'organisme reconnu à exiger la correction des manquements qu'il a constatés quant aux conditions de vie et de travail des gens de mer, et à effectuer des inspections à cet égard si l'État du port le lui demande.</p>	<p>Art 3.4.4-6. (2) Dans les limites prévues à l'accord 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non : 1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé.</p>	
<p>Art.4 (3) Chaque État membre établit: a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, comprenant des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents; b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de ceux-ci.</p>		<p>Art. 8. précité</p>
<p>Art.4 (4) Chaque État membre fournit au Bureau international du travail la liste actuelle des organismes reconnus habilités à agir en son nom et tient cette liste à jour. La liste indique les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer.</p>	Ne requiert pas de transposition	Ne requiert pas de transposition



<p>Art. 5 (1) Chaque État membre veille à ce que ses dispositions législatives ou réglementaires prévoient l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées.</p>	<p>Art 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi. Au sens de l'alinéa 1^{er}, on entend par plainte : 1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord, ou 2° une plainte introduite auprès du commissaire</p>	<p>Art. 14. (1) En application de l'article 3.4.5-1, point 1° de la loi précitée du 9 novembre 1990, sauf procédure interne plus favorable, le supérieur hiérarchique apporte une solution dans un délai de sept jours à compter de la réception de la plainte du marin.</p> <p>(2) Si la plainte n'est pas résolue à la satisfaction du marin, le marin présente sa plainte au capitaine dans un délai de deux jours. Le capitaine dispose par la suite un délai de sept jours pour apporter une solution au litige.</p> <p>(3) Si le litige n'est pas résolu à ce stade, le marin soumet sa plainte à l'armateur dans un délai de dix jours. L'armateur propose une solution dans un délai de vingt jours.</p> <p>(4) Le marin peut directement introduire sa plainte soit devant le capitaine soit devant l'armateur. Le capitaine propose une solution dans un délai de sept jours. L'armateur apporte une solution dans un délai de vingt jours.</p> <p>(5) Si le litige n'est toujours pas résolu à la satisfaction du marin dans ce délai, chaque partie dispose d'un délai de vingt jours pour présenter le litige au commissaire.</p>
--	---	---



		(6) Les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu sont enregistrées et une copie est remise aux gens de mer concernés.
<p>Art.5 (2) Si un État membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions des passages pertinents de la MLC 2006 ou que les mesures d'exécution de cette dernière présentent de sérieux manquements, ledit État membre prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et veille à ce que des mesures soient prises pour remédier aux manquements constatés.</p>	<p>Art 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :</p> <p>1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée,</p> <p>2° suite à un accident ou à un incident grave,</p> <p>3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime,</p> <p>4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.</p>	
<p>Art.5 (3) Le personnel qui examine ces plaintes ou en a connaissance préserve la confidentialité de la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou un manquement lié aux conditions de vie et de travail des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives et réglementaires, et s'abstient de révéler à l'armateur, à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé</p>		<p>Art. 10. (2) Tout inspecteur tient, dans la mesure du possible, confidentielle la source de toutes plaintes ou réclamations concernant un danger ou des déficiences allégués portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. Il garantit la confidentialité des entretiens avec les membres d'équipage et s'abstient de révéler qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une plainte ou réclamation.</p>



à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.		
Art.6 (1) Dans le cadre des rapports qu'elle établit conformément à l'Art. 9 de la directive 2009/21/CE, la Commission inclut les questions relevant du champ d'application de la présente directive.	Ne requiert pas de transposition	Ne requiert pas de transposition



V. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)



VI. Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet: Projet de règlement grand-ducal relatif 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

et portant abrogation du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif 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

Ministère initiateur: Ministère de l'Économie

Auteur: Mme Annabel Rossi et Mme Elisabeth Relave-Svendsen

Tél .: 247 84453

Courriel: annabel.rossi@cam.etat.lu elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet: abrogation et remplacement du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif 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, suite à l'introduction de certaines dispositions dans le projet de loi n°7329

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): aucun

Date: 31 janvier 2024

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹
Si oui, laquelle/lesquelles:
Remarques/Observations:
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui: Non:
 - Citoyens: Oui: Non:
 - Administrations: Oui: Non:
- Le principe « Think small first » est-il respecté?
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?) Oui: Non: N.a.:²
Remarques/Observations:
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

² N.a.: non applicable



- et publié d'une façon régulière? Oui: Non:
- Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui: Non:
- Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui: Non:
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui: Non: N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui: Non: N.a.:
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
 - b. amélioration de qualité règlementaire? Oui: Non:

³ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁴ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).



Remarques/Observations:

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui: Non: N.a.:
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui: Non: N.a.:
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui: Non: N.a.:

⁵ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)



VII. Directive

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union dans le domaine du transport maritime vise, entre autres, à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires, la sûreté et la sécurité en mer, et à prévenir la pollution due aux accidents en mer.
- (2) L'Union est consciente du fait que la plupart des accidents en mer sont directement provoqués par des facteurs humains, notamment la fatigue.
- (3) L'un des principaux objectifs de la politique de l'Union en matière de sécurité maritime consiste à faire disparaître les navires ne répondant pas aux normes.
- (4) Le 23 février 2006, l'Organisation internationale du travail (OIT), souhaitant créer un instrument unique, cohérent et à jour qui intègre également les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions

internationales du travail, a adopté la convention du travail maritime, 2006 (ci-après dénommée «MLC 2006»).

- (5) Aux termes de son article VIII, la MLC 2006 entre en vigueur douze mois après la date à laquelle la ratification d'au moins trente États membres de l'OIT représentant au total trente-trois pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale a été enregistrée. Cette condition a été remplie le 20 août 2012, et la MLC 2006 est dès lors entrée en vigueur le 20 août 2013.
- (6) La décision 2007/431/CE du Conseil ⁽³⁾ a autorisé les États membres à ratifier la MLC 2006, et les États membres sont instamment invités à y procéder au plus vite.
- (7) La MLC 2006 fixe des normes mondiales minimales afin de préserver le droit de tous les gens de mer à des conditions de vie et de travail décentes, indépendamment de leur nationalité et indépendamment du pavillon des navires à bord desquels ils servent, et afin d'établir des conditions égales pour tous.
- (8) Différents passages de la MLC 2006 ont été introduits dans différents instruments de l'Union, concernant à la fois les obligations incombant à l'État du pavillon et celles incombant à l'État du port. La présente directive a pour objectif d'intégrer certaines dispositions relatives au respect et à la mise en application prévues au titre 5 de la MLC 2006 en ce qui concerne les passages de la MLC 2006 pour lesquels les dispositions requises relatives au respect et à la mise en application n'ont pas encore été adoptées. Ces passages correspondent aux éléments figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE du Conseil ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Décision 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail (JO L 161 du 22.6.2007, p. 63).

⁽⁴⁾ 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).

⁽¹⁾ JO C 299 du 4.10.2012, p. 153.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 8 octobre 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 novembre 2013.

- (9) La directive 2009/13/CE porte 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 (ci-après dénommé «accord»), annexé à ladite directive. La présente directive est sans préjudice de la directive 2009/13/CE et devrait par conséquent assurer le respect des dispositions plus favorables du droit de l'Union conformément à la directive 2009/13/CE.
- (10) Bien que la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ régisse les responsabilités de l'État du pavillon en intégrant dans le droit de l'Union le système d'audit volontaire des États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI), et en introduisant la certification de la qualité des autorités maritimes nationales, une directive distincte portant sur les normes du travail maritime serait plus appropriée et refléterait plus clairement les différents objectifs et procédures, sans pour autant affecter la directive 2009/21/CE.
- (11) La directive 2009/21/CE s'applique aux conventions de l'OMI. En tout état de cause, les États membres pourraient élaborer, mettre en œuvre et gérer un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de leur administration maritime liées à leur statut d'État du pavillon relevant du champ d'application de la présente directive.
- (12) Les États membres devraient veiller à s'acquitter de manière efficace des obligations qui leur incombent en tant qu'États du pavillon en ce qui concerne la mise en œuvre par les navires battant leur pavillon des passages pertinents de la MLC 2006. Lorsqu'il instaure un système efficace de mécanismes de contrôle, y compris des inspections, un État membre pourrait, le cas échéant, accorder une habilitation à des institutions publiques ou à d'autres organismes au sens de la règle 5.1.2 de la MLC 2006, selon les conditions que celle-ci fixe.
- (13) Aux termes de l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, le mandat de l'Agence européenne pour la sécurité maritime comprend, parmi les tâches principales de celle-ci, une collaboration de l'Agence avec les États membres et à la demande d'un État membre, la communication d'informations adéquates afin d'aider au contrôle des organisations reconnues agissant pour le compte dudit État membre, sans préjudice des droits et obligations de l'État du pavillon.
- (14) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de l'action, 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.
- (15) L'application de la présente directive ne saurait en aucun cas aboutir à une réduction du niveau de protection dont bénéficient actuellement les gens de mer au titre du droit de l'Union,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive établit des dispositions visant à garantir que les États membres s'acquittent de manière efficace des obligations qui leur incombent, en tant qu'États du pavillon, en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006. La présente directive est sans préjudice des directives 2009/13/CE et 2009/21/CE, ni des normes plus élevées en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer qui y sont fixées.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, la définition ci-après s'applique, outre les définitions pertinentes figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE: on entend par

«passages pertinents de la MLC 2006», les passages de la MLC 2006 dont le contenu est considéré comme correspondant aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE.

Article 3

Contrôle de conformité

1. Les États membres veillent à l'établissement de mécanismes de mise en application et de contrôle efficaces et appropriés, y compris les inspections périodiques prévues dans la MLC 2006, afin de garantir que les conditions de vie et de travail des gens de mer travaillant à bord des navires battant leur pavillon satisfont et continuent à satisfaire aux exigences des passages pertinents de la MLC 2006.

⁽¹⁾ Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon (JO L 131 du 28.5.2009, p. 132).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

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

3. Lorsqu'ils exécutent les obligations qui leur incombent au titre du présent article, les États membres peuvent, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre État membre, si celui-ci y consent, dont ils reconnaissent qu'ils possèdent la capacité, la compétence et l'indépendance suffisantes pour réaliser des inspections. Dans tous les cas, un État membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer concernés à bord des navires battant le pavillon dudit État membre. La présente disposition est sans préjudice de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

4. Les États membres définissent des objectifs et des normes clairs pour l'administration de leurs systèmes d'inspection, ainsi que des procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs sont atteints et ces normes sont respectées.

5. Chaque État membre veille à ce que les gens de mer à bord de navires battant pavillon dudit État membre aient accès à une copie de l'accord. L'accès peut être assuré par voie électronique.

Article 4

Personnel chargé du contrôle de conformité

1. Les États membres veillent à ce que le personnel, y compris celui des institutions ou d'autres organismes (ci-après dénommés «organismes reconnus» au sens de la MLC 2006), habilité à réaliser des inspections conformément à l'article 3, paragraphe 3, et chargé de vérifier la bonne mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006, possède la formation, les compétences, les attributions, l'autorité juridique pleine et entière, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer cette vérification et assurer le respect des passages pertinents de la MLC 2006. Conformément à la MLC 2006, les inspecteurs sont habilités à prendre les mesures appropriées pour interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises.

2. Toute habilitation accordée en matière d'inspection autorise, au minimum, l'organisme reconnu à exiger la correction des manquements qu'il a constatés quant aux conditions de vie et de travail des gens de mer, et à effectuer des inspections à cet égard si l'État du port le lui demande.

⁽¹⁾ Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 131 du 28.5.2009, p. 47).

3. Chaque État membre établit:

- a) un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées par les organismes reconnus, comprenant des informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et des instruments internationaux pertinents; et
- b) des procédures de communication avec ces organismes et de contrôle de ceux-ci.

4. Chaque État membre fournit au Bureau international du travail la liste actuelle des organismes reconnus habilités à agir en son nom et tient cette liste à jour. La liste indique les fonctions que les organismes reconnus sont habilités à assumer.

Article 5

Procédures de plainte à bord, traitement des plaintes et mesures correctives

1. Chaque État membre veille à ce que ses dispositions législatives ou réglementaires prévoient l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées.

2. Si un État membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions des passages pertinents de la MLC 2006 ou que les mesures d'exécution de cette dernière présentent de sérieux manquements, ledit État membre prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et veille à ce que des mesures soient prises pour remédier aux manquements constatés.

3. Le personnel qui examine ces plaintes ou en a connaissance préserve la confidentialité de la source de toute plainte ou réclamation alléguant qu'il existe un danger ou un manquement lié aux conditions de vie et de travail des gens de mer, ou qu'il y a violation des dispositions législatives et réglementaires, et s'abstient de révéler à l'armateur, à son représentant ou à l'exploitant du navire qu'il a été procédé à une inspection à la suite d'une telle plainte ou réclamation.

Article 6

Rapports

1. Dans le cadre des rapports qu'elle établit conformément à l'article 9 de la directive 2009/21/CE, la Commission inclut les questions relevant du champ d'application de la présente directive.

2. Au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et l'application de la règle 5.3 de la MLC 2006 concernant les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Le cas échéant, le rapport peut comprendre des propositions de mesures visant à améliorer les conditions de vie et de travail dans le secteur maritime.

*Article 7***Transposition**

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 31 mars 2015. 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 régi par la présente directive.

*Article 8***Entrée en vigueur**

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

*Article 9***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 20 novembre 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

V. LEŠKEVIČIUS

Déclaration de la Commission

«La Commission estime que l'intitulé ne reflète pas de manière appropriée le champ d'application de la directive.»
