CHAMBRE DES SALARIES
LUXEMBOURG

Projet No 27/2015-1 **27 avril 2015**

Obligations de l'Etat du pavillon en matière de sécurité maritime

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal 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 (Dir. 2013/54).

Informations techniques :

No du projet :	27/2015
Date d'entrée :	27 avril 2015
Remise de l'avis :	urgence
Ministère compétent :	Ministère de l'Economie
Commission :	Commission Economique

.... Procedure consultative ....

18 rue Auguste Lumière L-1950 Luxembourg
B.P. 1263 L-1012 Luxembourg
T. +352 27 494 200 F. +352 27 494 250
csl@csl.lu www.csl.lu

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.

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 7
III.	Commentaire des articles	p. 25
IV.	Tableau de correspondance	p. 42
V.	Fiche financière	p. 54
VI.	Directive	p. 55

I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal transpose en droit national de la directive 2013/54/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative 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.

Le contexte juridique

Ce projet, dont l'objet concerne le droit du travail maritime, complète la législation et règlementation d'ores et déjà en vigueur relatives aux obligations de l'Etat du pavillon en matière de sécurité et de sûreté maritimes.

En matière de sécurité et sûreté maritimes, de nombreuses conventions internationales ont été adoptées sous l'impulsion de l'Organisation maritime internationale (OMI). Leur mise en œuvre nécessite la prise de mesures de surveillance par l'Etat du pavillon, qui s'y oblige. Ces mesures sont imposées par les conventions internationales entrées en vigueur et dûment ratifiées mais également par l'intervention de l'Union Européenne, permettant une uniformisation au sein du marché unique. Ainsi la directive 2009/15/CE et le règlement R391/2009/CE sont-ils venus encadrer la procédure d'habilitation des organismes chargés des missions d'inspection de navire en matière de sécurité et sûreté maritimes.

Au niveau national, la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois (Mém. 1990, 807, mod. L. 14 avril 1992, Mém. 1992, 885; L. 17 juin 1994, Mém. 1994, 1156; L. 22 décembre 2006, Mém. 2006, 4315, ci-après « la Loi ») complétée par les règlements grand-ducaux 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 (ci-après « le règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 ») et du règlement du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du Pavillon (ci-après « le règlement grand-ducal du 16 mars 1992 ») ont fini de mettre en place le système de reconnaissance desdits organismes et d'inspection et de certification statutaire des navires.

Le présent projet règlement met en place, sur ce modèle, l'inspection et la certification des navires en ce qui concerne le volet social (conditions de vie, de travail et d'emploi).

*

La dégradation des conditions de travail et la concurrence déloyale au sein du secteur maritime ont conduit les représentants des Etats, des armateurs et des gens de mer à élaborer au sein de l'Organisation internationale du Travail (OIT) une convention du travail

maritime (MLC, 2006) qui consolide au sein d'un dispositif unique les 68 conventions et recommandations de l'OIT.

Outre les différentes normes sociales qu'elle pose, la MLC, 2006 apporte en son titre 5 une véritable plus-value et innovation dans la mesure où elle met en place une véritable obligation pour l'Etat du pavillon de procéder à une certification sociale du navire.

Au Luxembourg, cette convention a été approuvée par la loi du 10 juillet 2011 portant approbation de la Convention du travail maritime (Mémorial A 2011, N° 147, p. 2070). La Convention est entrée en vigueur en date du 20 août 2013, après avoir obtenu un nombre de ratification suffisant compte tenu des conditions posées pour son entrée en vigueur.

Dans la mesure où la MLC, 2006 « ne fait que » consolider les conventions antérieures dont la plupart avaient été ratifiées par le Luxembourg, cette ratification n'a pas nécessité de modifications substantielle sur le fond du droit de la législation existante et plus spécialement de son Titre 3. Toutefois, un projet de loi, en cours de rédaction, tend à consolider les différents textes applicables en matière sociale afin que le Luxembourg puisse se doter d'une codification en matière sociale présentant les caractères d'intelligibilité, d'accessibilité et de clarté.

L'Union Européenne quant à elle est intervenue pour faciliter l'adoption d'une politique commune dans la transposition de la Convention du travail maritime 2006, par le biais de deux directives :

- la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20 mai 2009, p.30) (ci-après « la directive 2009/13/CE) ;
- la directive 2013/54/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative 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. (JO L329 du 10 décembre 2013, p 1) (ci-après « la directive 2013/54/UE).

La directive 2009/13/CE a pour ambition d'imposer l'adoption par les Etats Membres des « passages pertinents » de la Convention. Au Luxembourg, la transposition de cette directive a été effectuée par voie de convention collective entre les partenaires sociaux, repris par le règlement grand-ducal du 21 novembre 2014 portant déclaration d'obligation générale de la convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer (valable du 01/08/2014 au 01/082015) conclue entre la FEDIL Shipping d'une part et les syndicats OGB-L et LCGB d'autre part (Mémorial A 2014 N°218, p. 4199).

La directive 2013/54/UE, tout comme le titre 5 de la Convention, met à la charge de l'Etat du pavillon des obligations en imposant à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon de faire

respecter ces minima. Elle impose la mise en place d'un système d'inspection par les autorités luxembourgeoises en vue de vérifier le respect des droits des marins.

La mise en place d'un régime de contrôle et de surveillance des conditions de travail et de vie des gens de mer à la charge de l'autorité compétente de l'Etat luxembourgeois est par conséquent entreprise dans le cadre du présent projet de règlement grand-ducal.

Ceci nécessitait d'intégrer des stipulations du titre 5 de la Convention, la directive se référant ou reprenant lesdites stipulations pour la cohérence et la compréhension du texte. Par exemple, l'article 3 paragraphe 1 de la directive 2013/54/UE requiert que « *les Etats 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.* ». L'objectif contenu dans ce paragraphe est repris par le présent projet de règlement à l'article 3 (cf. tableau de concordance). Cependant, cet objectif est mis en œuvre par les articles 9 à 34 qui élaborent le **système d'inspection** et de certification des conditions de travail, d'emploi et de vie des gens de mer, en conformité avec le titre 5 de la Convention.

Le présent projet a donc pour ambition de créer et d'encadrer la mise en œuvre par l'Etat luxembourgeois de ses obligations en tant qu'Etat du pavillon. En conséquence, le règlement permettra de garantir que le Luxembourg s'acquitte de manière efficace de ses obligations imposées par la Convention et la directive 2013/54/UE.

Le contenu du projet

La décision de ne pas lier le présent projet aux règlements grand-ducaux du 8 septembre 1997, tel que modifié, et du 9 mars 2012 est justifié par les différences de traitement des organismes habilités à remplir certaines obligations de l'Etat du pavillon. Le règlement 391/2009/CE et la directive 2009/15/CE ont en effet mis en place un système particulier de reconnaissance des organismes habilités qui ne se retrouvent pas dans la directive 2013/54/UE. La directive 2013/54/UE se désolidarise d'ailleurs elle-même de ces textes.

Les questions traitées sont néanmoins similaires. On retrouve notamment :

1. la question de l'habilitation d'un organisme reconnu MLC et de leur surveillance postérieure ;
2. la question de l'encadrement de leurs missions ;
3. la question de la surveillance de la réalisation des missions.

Le projet aborde en outre d'autres aspects, sans que cette liste soit limitative :

1. les opérations d'inspection MLC et de certification sociale ;
2. le traitement des plaintes des gens de mer ;
3. la communication entre le Commissaire aux affaires maritimes et les autres intervenants.

L'urgence

L'adoption du texte, tel que présenté dans le présent projet, suivant la procédure d'urgence, ne présente pas de difficultés.

D'une part, les différentes exigences posées par la directive 2013/54/UE sont de nature technique et contingente et ont pour objet d'assurer un niveau élevé de performance en ce qui concerne la flotte européenne en matière sociale.

Dans ce dessein, les Etats du pavillon doivent s'acquitter de manière effective et cohérente de leurs obligations en matière de contrôle du respect des exigences minimales relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi. Pour ce faire, l'Etat luxembourgeois doit, selon le modèle proposé au Titre 5 de la MLC, 2006 et repris dans la directive 2013/54/UE, mettre en place un système d'inspection et de certification de ses navires ayant pour objet de lui permettre de détecter plus facilement et plus rapidement les insuffisances en matière sociale et de pallier ces dernières.

Dans la mesure où tant la MLC, 2006 que la directive le lui permet, l'Etat luxembourgeois entend pourvoir déléguer les tâches d'inspection et de certification sociale à des « organismes agréés MLC ». Le projet de règlement fixe ainsi les critères d'habilitation desdits organismes, leur pouvoir, la nature et la fréquence des inspections, la surveillance de ces organismes et plus généralement des inspecteurs selon un modèle connu et appliqué au Luxembourg en ce qui concerne les certifications de l'OMI. En effet, le projet s'inspire largement du système existant appliqué aux inspections du navire pour des raisons de sécurité, même s'il présente quelques particularités. Il est en effet indispensable de s'assurer que les inspecteurs travaillant habituellement dans un contexte « OMI » ont et maintiennent les connaissances et compétences en matière sociale. Pour ce faire, il a été décidé d'adopter dans l'annexe I des critères qui ont été développés par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'état du port et auxquels doivent répondre tout inspecteur « actif » dans la certification sociale.

D'autre part, les dispositions de ce projet de règlement ne sont que la transposition, la traduction, dans notre ordre juridique des dispositions de la Convention du travail maritime et de la directive visée par ce texte dont la plupart est d'application directe.
Au demeurant, il y a lieu de préciser que la Convention étant entrée en vigueur le 20 août 2013, les différentes étapes relatives à la certification et aux inspections (établissement de la DLMCI, DLMCII, certificat, inspections, etc.) sont d'ores et déjà exécutoires à Luxembourg et respectées par les différents acteurs du secteur (Gouvernement, armateurs, gens de mer, sociétés de classifications, etc.). Il faut toutefois préciser que le présent règlement entend élargir le champ d'application de la certification à des unités plus petites que celles pour lesquelles la certification est obligatoire en application de la MLC, 2006 et de la directive européenne.

Enfin la nécessité de disposer d'un système de gestion de la qualité est assurée à Luxembourg via le règlement grand-ducal du 16 mars 2012 (Obligations de l'Etat du Pavillon), dont en particulier son article 5. D'autre part, le Commissariat aux affaires

maritimes dispose d'un système de management de la qualité depuis 1999, qui est certifié selon la norme ISO 9001. L'actuel certificat (n° 011 000 7001) est valable jusqu'au 3 juin 2015 et a été délivré par l'organisme de certification TUV Rheinland France en date du 04 juin 2012.
L'audit de reconduction est prévu fin avril 2015. Ce système couvre l'évaluation des inspecteurs et des différents organismes agréés.

En conséquence, en raison du délai de transposition fixé au 31 mars 2015 et dans la mesure où ce projet ne fait que procéder à une mise en ligne de normes techniques pour la plupart d'application directe ou déjà appliquées au Luxembourg en raison de procédures et moyens déjà en place, il est recommandé d'adopter le présent projet de règlement selon la procédure d'urgence.

II. Texte du projet de règlement grand-ducal

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

Vu 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 la directive 2013/54/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative 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 ;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ;

Vu l'article 2 (1) de la loi modifiée du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Economie et après délibération du Gouvernement en conseil;

A r r ê t o n s :

CHAPITRE I

DEFINITIONS

Art. 1er. Pour l'application du présent règlement, est considéré comme :

Armateur : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant à l'armateur aux termes de la Convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;

BIT : le Bureau international du Travail ;

Certificat de travail maritime : le certificat mentionné aux articles 20 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

Certification sociale: procédure ayant pour objet de délivrer la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, de contrôler les engagements pris par l'armateur dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et de viser cette partie II, puis de délivrer, de viser et de renouveler le cas échéant le certificat de travail maritime, en application de la Norme A5.1.3 de la Convention ;

Commissaire : le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes ;

Commissariat : le Commissariat aux affaires maritimes ;

Convention: 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, en sa dernière version en vigueur ;

Déclaration de conformité du travail maritime : la déclaration définie spécialement à l'article 21;

Etat Membre : un Etat membre de l'Union Européenne ;

Etat Partie : un Etat partie à la Convention;

Gens de mer ou marin : les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois auxquelles les dispositions du présent règlement s'appliquent ;

Inspecteurs MLC : au titre du contrôle de l'Etat du pavillon :

- les fonctionnaires et agents de l'Etat exerçant sous la tutelle du Ministre et habilités par celui-ci, dans des conditions de formation et de qualification définies par lui, à effectuer en toute ou partie des inspections MLC ou des missions de certification sociale ou les deux ainsi qu'à effectuer toutes les opérations nécessaires à ces tâches,

ou

- les organismes reconnus MLC et par extension les personnes affectées à des missions d'inspection MLC auprès desdits organismes reconnus habilités à effectuer en toute ou partie, pour le compte de l'Etat luxembourgeois, des inspections MLC ou des missions de certification sociale ou les deux ainsi qu'à effectuer toutes les opérations nécessaires à ces tâches ;

Inspections MLC : au titre du contrôle de l'Etat du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 9 et suivants relatifs au respect des prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi et afférentes ou non à la délivrance, au visa ou au renouvellement du certificat de travail maritime et le cas

échéant, à la délivrance, au visa, renouvellement, suspension, restitution ou retrait du certificat de travail maritime ;

Jauge brute : la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou de toute autre convention l'ayant remplacée. Pour les navires visés par les dispositions transitoires de jaugeage adoptées par l'Organisation maritime internationale, la jauge brute est celle qui est indiquée dans la rubrique observations du Certificat international de jaugeage des navires (1969) ;

Ministre : le membre du gouvernement ayant les affaires maritimes dans ses attributions ;

Navire : tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire, relevant du champ d'application de la Convention et plus spécialement de son Article II.4 ;

Organisme : toute institution publique ou autre organisme, y compris d'un autre Etat Membre sollicitant une habilitation en vue d'effectuer les inspections MLC en toute ou partie au nom de l'Etat luxembourgeois;

Organisme reconnu MLC: toute institution publique ou autre organisme, y compris celle d'un autre Etat Membre habilitée par le Ministre pour effectuer des inspections MLC pour le compte de l'Etat luxembourgeois;

OMI : l'Organisation maritime internationale ;

Prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi: les dispositions de la Convention, y inclus les passages de la Convention dont le contenu correspond aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, ou de tout autre instrument du droit international, y compris du droit de l'Union Européenne, en vigueur au Luxembourg, applicable en matière de droit du travail maritime, les dispositions de la Loi concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer et plus généralement toute autre disposition ayant force obligatoire au Luxembourg en matière de droit du travail maritime ;

Voyage international : tout voyage d'un pays à un port d'un autre pays ;

CHAPITRE II

CHAMP APPLICATION ET OBJET

Art. 2. (1) Le présent règlement s'applique dès lors que le navire concerné, tel que défini à l'article 1er, bat pavillon luxembourgeois.

(2) Par dérogation au paragraphe qui précède, les navires battant pavillon luxembourgeois, dont la jauge brute est inférieure à 200 et qui n'effectuent pas de voyages internationaux, sont exclus du champ d'application du présent règlement. Un règlement ministériel pourra préciser les modalités du contrôle et d'inspections MLC de ces navires.

Art. 3. (1) Le présent règlement énonce les mesures qui doivent être observées par l'Etat luxembourgeois visant à garantir qu'il s'acquitte de manière efficace des obligations qui lui incombent en tant qu'Etat du pavillon en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006.

(2) Afin de garantir que les conditions de vie, de travail et d'emploi à bord des navires sont remplies au jour de leur immatriculation et sont maintenues par la suite, le Commissaire met en place un système efficace d'inspections et de certification sociale des navires prévu au chapitre III du présent règlement.

Art 4. Le présent règlement est sans préjudice du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil 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 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du Pavillon.

CHAPITRE III

INSPECTIONS MLC ET CERTIFICATION DES NAVIRES

SECTION 1

HABILITATION DES ORGANISMES RECONNUS

Art. 5. (1) Le Commissaire peut reconnaître des organismes comme satisfaisant aux conditions d'indépendance et de compétence pour assurer l'inspection MLC ou la certification sociale de ses navires ou les deux.

(2) Sous réserve du paragraphe 4 du présent article, le Commissaire, aux fins d'habilitation, exige de l'organisme qu'il fasse la démonstration que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation :

a. sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'habilitation. En suivant les principes directeurs B5.1.2, paragraphe 2 a) à d) de la Convention, le Commissaire exige de l'organisme qu'il démontre qu'il a la compétence et la capacité nécessaires sur les plans techniques et administratifs et en matière de gestion pour assurer un service de qualité dans les délais prescrits et

que ses inspecteurs MLC respectent les conditions énumérées à l'Annexe I du présent règlement;

b. il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs MLC via la démonstration de la mise en place d'un système adéquat ;
c. il satisfait aux exigences d'indépendance. A ce titre, l'organisme apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'Etat sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme reconnu MLC démontre également laisser aux inspecteurs MLC une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(3) Le Commissaire apprécie les documents fournis à l'appui de la demande d'habilitation et vérifie que l'organisme fait la démonstration des conditions prescrites. Une circulaire fixe les documents qui doivent au minimum être fournis par l'organisme qui introduit une demande d'habilitation. Des pièces justificatives complémentaires sont demandées, par le Commissaire, si les conditions d'habilitation ne sont pas suffisamment caractérisées.

(4) Le Commissaire vérifie que l'organisme reconnu MLC maintient les conditions ayant prévalu à son habilitation. Sur demande du Commissaire, l'organisme reconnu MLC lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(5) Tout changement substantiel de la structure de propriété, administrative ou managériale de l'organisme reconnu MLC doit faire l'objet d'une déclaration au Commissaire, le plus tôt possible et au plus tard dans le mois qui suit cette modification.

(6) Les organismes habilités sur base du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil 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 sont réputés remplir les exigences posées au présent article dès lors qu'ils démontrent avoir connaissance des prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi et des exigences visées à l'Annexe I du présent règlement.

Art. 6. (1) Sur base de l'avis préalable du Commissaire, le Ministre prend un arrêté habilitant les organismes à mener des activités d'inspection ou de certification sociale des navires ou les deux.

(2) Si l'organisme reconnu MLC ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son habilitation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le Ministre procède au retrait de son habilitation par voie d'arrêté ministériel et le Commissaire résilie l'accord visé à l'article 7 du présent règlement avec ledit organisme.

Art. 7. (1) Le Commissaire conclut un accord avec l'organisme reconnu MLC, qui comporte une description détaillée des missions confiées, consistant en des activités pour lesquelles le présent règlement, sinon la Convention, prévoit expressément la possibilité de délégation à un organisme reconnu MLC.

(2) Cet accord fait mention, dans les limites prévues par le présent règlement, des aspects énumérés par le principe directeur B5.1.2 paragraphe (3) de la Convention. L'accord s'inspire également des conventions et directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration adoptées par l'OMI, en vigueur, pour autant que de besoin.

Art. 8. L' habilitation accordée pour effectuer les inspections autorise implicitement l'organisme reconnu MLC au minimum à prescrire la correction des lacunes ou violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer conformément aux articles 12 et suivants du présent règlement, et à effectuer les inspections dans ce domaine si l'Etat du port en fait la demande.

SECTION 2

INSPECTIONS MLC DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES GENS DE MER

Art. 9. L'Etat luxembourgeois conserve la pleine responsabilité des inspections MLC menées par les inspecteurs MLC.

Art. 10. (1) Les inspections MLC doivent être effectuées lorsqu'il y a lieu à des intervalles conformes aux prescriptions de la section 3 du présent règlement. Elles sont effectuées sur rendez-vous convenu avec l'armateur.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, une inspection MLC spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

a. lors de la première immatriculation du navire ;
b. lors d'une nouvelle immatriculation ;
c. en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(3) Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, 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 MLC supplémentaire, sans notification préalable :

a. suite à une plainte, qui ne parait pas manifestement infondée,
b. suite à un accident ou à un incident grave,
c. 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,
d. suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'Etat du port.

Art. 11. (1) Les inspections MLC sont effectuées de manière aussi approfondie que possible.

(2) Pour la réalisation de leurs missions, les inspecteurs MLC s'efforcent de se conformer aux directives pour les inspections MLC des Etats du pavillon établies par le BIT ou le cas échéant par l'OMI et par le Commissariat, conformément à l'article 36 paragraphe 1 point d) du présent règlement, dans leur dernière version en vigueur.

(3) L'inspecteur MLC prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection MLC.

Art. 12. (1) Tout inspecteur MLC est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(2) L'inspecteur MLC informe le capitaine ou la personne qui assume le commandement et selon le cas les gens de mer ou leurs représentants de sa présence à bord, au plus tard au moment d'engager l'inspection MLC.

Art. 13. (1) Tout inspecteur MLC est habilité à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions en matière de droit du travail maritime pour s'assurer que les normes en matière de condition de vie, d'emploi et de travail sont strictement respectées.

(2) Lors de ses inspections MLC, l'inspecteur MLC 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 MLC prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur MLC peut procéder en suivant notamment les principes directeurs B5.1.4 paragraphes 8 et 9 de la Convention à tous les examens, contrôles ou enquêtes qu'il estime nécessaires pour s'assurer que les normes et prescriptions en matière de condition de travail et de vie des gens de mer sont strictement respectées.

(6) L'inspecteur MLC vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de condition de travail et de vie des gens de mer en ce compris une copie de la Convention, 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 des conventions collectives applicables, l'accès pouvant être assuré par voie électronique.

Art. 14. Tout inspecteur MLC a la faculté de donner des conseils au lieu de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi de nature à mettre en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.

Art. 15. (1) Tout inspecteur MLC peut exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti et selon les modalités prévues à l'accord visé à l'article 7 s'il s'agit d'un organisme reconnu MLC, 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.

(2) L'injonction prescrivant des corrections conformément au paragraphe qui précède sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé.

(3) Sans préjudice du paragraphe qui précède, tout inspecteur MLC, selon les modalités prévues à l'accord visé à l'article 7 s'il s'agit d'un organisme reconnu MLC, peut 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'Etat du port en vue de faire immobiliser le navire.

(4) L'inspecteur MLC vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées, en respect de ses injonctions telles que données en application du paragraphe 1er du présent article, au plus tard à l'échéance du délai imparti, avant qu'une mainlevée des mesures administratives prises ne puisse être accordée par le Commissaire conformément au paragraphe suivant.

(5) Le Commissaire lève les mesures administratives prises dès qu'il obtient la preuve que les anomalies relevées ont été redressées.

Art. 16. Nonobstant les dispositions de l'article 15, le Commissaire peut autoriser le navire à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des anomalies relevées.

Art.17. Sans préjudice de l'article 18, tout inspecteur MLC informe sans délai :

- l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;
- le Commissariat de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 18. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur MLC établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Le rapport contient une partie sur les constatations de l'inspecteur MLC, détaillant au minimum l'étendue de ses investigations, les procédures qui ont été adoptées, les normes utilisées. Une autre partie est consacrée à ses conclusions relatives au respect des conditions de vie, de travail et d'emploi à bord et à ses recommandations.

(2) Le rapport est signé par l'inspecteur MLC et le capitaine du navire inspecté. Ce dernier est invité à faire mention de ses remarques et commentaires sur le rapport avant de le signer.

(3) Le Commissaire est tenu informé par l'inspecteur MLC des conclusions de ses inspections MLC et se voit remettre une copie du rapport qui est consigné. Le Commissaire a accès sans frais à toutes les informations détenues par l'inspecteur MLC.

(4) Une copie en langue anglaise du rapport est communiquée au capitaine du navire et une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer. Une copie peut également être remise aux représentants des gens de mer, s'ils en font la demande.

Art. 19. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs MLC sont autorisés à apporter aux gens de mer qui en font la demande des informations et conseils techniques sur les moyens les plus efficaces pour donner effet aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail.

SECTION 3

CERTIFICATION DES CONDITIONS DE VIE ET DE TRAVAIL DES GENS DE MER

Sous-section 1.

Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

Art. 20. (1) Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 200 et effectuant des voyages internationaux doit être doté d'un certificat de travail maritime en cours de validité. Le certificat est délivré par le Commissaire aux affaires maritimes ou par un organisme reconnu MLC et est complété par une déclaration de conformité du travail maritime définie à l'article 21.

(2) Ne sont pas concernés par le paragraphe 1er :

a. les navires non affectés à des activités commerciales,
b. les navires affectés à la pêche,
c. les navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques.

Art. 21. (1) La déclaration de conformité du travail maritime, jointe au certificat de travail maritime comprend deux parties :

a. La partie I, établie par le Commissariat aux affaires maritimes résume, conformément paragraphe 10 a) de la Convention les prescriptions nationales, européennes ou internationales qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

b. La partie II, établie par l'armateur, suit le principe directeur B5.1.3.2 et mentionne les mesures adoptées par celui-ci pour assurer le respect continu des différentes prescriptions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue en ces

domaines. Une fois établie, elle est certifiée par le Commissaire ou un organisme reconnu MLC.

c. La partie I et la partie II sont établies conformément aux modèles présentés à l'Annexe A5-II de la Convention.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs MLC de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi sont effectivement mises en œuvre.

(3) Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées sur le navire et de tous défauts importants relevés par les inspecteurs MLC, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent être consignés.

Ces informations accompagnées le cas échéant d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées dans cette langue sont soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail maritime, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des gens de mer et des armateurs par tous moyens appropriés.

Art. 22. (1) Le certificat de travail maritime, complété par la déclaration de conformité du travail maritime, atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat du pavillon et que les conditions de vie de travail et d'emploi des gens de mer à bord sont conformes aux dispositions luxembourgeoises, européennes et à la Convention.

(2) Le certificat de travail maritime ne peut être délivré par le Commissaire ou par un organisme reconnu MLC que si, suite à une inspection MLC initiale, telle que prévue au paragraphe 3 ci-dessous, les conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire ont été reconnues conformes aux dispositions luxembourgeoises, européennes et à la Convention.

(3) Lors de l'inspection MLC initiale en vue d'obtenir un certificat du travail, l'inspecteur MLC effectue une inspection MLC approfondie des conditions de vie, de travail et d'emploi. Cette inspection porte, au minimum, sur les domaines listés à l'annexe A5-I de la Convention.

(4) Comme la déclaration de travail maritime, le certificat de travail maritime est établi suivant les modèles figurant à l'annexe A5-II de la Convention.

(5) Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, traduits en anglais si les originaux ne sont pas en cette langue, en cours de validité sont conservés à bord et tenus à jour et une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. La traduction en anglais n'est pas nécessaire si le navire n'effectue pas de voyages internationaux.

(6) Une copie du certificat de travail est consigné par le Commissaire et rendu accessibles au public.

(7) S'ils en font la demande, une copie du certificat de travail maritime et de la déclaration du travail maritime est communiquée aux gens de mer, aux inspecteurs MLC de l'Etat du pavillon, aux fonctionnaires autorisés de l'Etat du port ou aux représentants des armateurs et des gens de mer.

Art. 23. Le certificat est valable pendant 5 ans à compter de sa date de délivrance. Cette période peut être raccourcie sur décision du Commissaire dans des cas particuliers dûment motivés.

Art. 24. (1) Sans préjudice d'autres inspections MLC auxquelles le navire peut être soumis conformément aux dispositions de l'article 10 paragraphe 3, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection MLC intermédiaire, afin de vérifier la continuité de la conformité du navire. Cette inspection doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat telles que prévues à l'article 25.

(2) Lorsque le certificat a une durée de validité de 5 ans, l'inspection intermédiaire est effectuée entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année correspondant à la date d'expiration du certificat de travail maritime.

(3) A l'issue de l'inspection MLC intermédiaire favorable, le certificat est visé par le Commissaire ou un organisme reconnu MLC.

Art. 25. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le Commissaire ou un organisme reconnu MLC dès lors qu'une nouvelle inspection a permis de vérifier que les conditions de vie, d'emploi et de travail des gens de mer à bord continuent d'être satisfaites.

(2) Par dérogation aux dispositions de l'article 23, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection MLC de renouvellement a lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours. Dans ce cas, le nouveau certificat de travail maritime est valable à partir de la date à laquelle l'inspection MLC en question a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours.

Lorsque l'inspection MLC effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, la durée du nouveau certificat de travail maritime n'excède pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection MLC en question a eu lieu.

Art. 26. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé aux articles 29 et suivants, perdent leur validité et sont retirés si :

a. les inspections MLC prescrites aux articles 24, 25 et 34 ne sont pas effectuées dans les délais fixés au présent règlement ;

b. le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le Commissaire ;
c. il y a changement de pavillon ;
d. un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;
e. des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou à ses équipements et en particulier à ceux énumérés au titre 3 de la Convention.

(2) Dans le cas mentionné aux points c, d. ou e du paragraphe précédent, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale du certificat de travail maritime.

Art. 27. (1) Le Commissaire aux affaires maritimes prononce sur proposition le cas échéant de l'inspecteur MLC, par une décision motivée, le retrait du certificat de travail maritime si des manquements ont été constatés et qu'ils constituent une infraction grave et répétée aux prescriptions applicable en matière de certification sociale ou s'ils représentent un grave danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer.

(2) La décision est notifiée à l'armateur et au capitaine.

Art. 28. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime selon les articles qui précèdent entraine automatiquement l'interdiction de naviguer sous pavillon luxembourgeois.

(2) En cas de retrait définitif, l'armateur est tenu de retourner l'original du certificat au Commissariat.

Sous-section 2. Le certificat provisoire

Art. 29. Le Commissaire, sinon un organisme reconnu MLC, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

a. aux nouveaux navires, à la livraison ;
b. lorsqu'un navire change de pavillon ;
c. lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Art. 30. Le certificat de travail maritime provisoire, n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

a. le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-1 de la Convention, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b. c. et d. du présent paragraphe ;
b. l'armateur a démontré au Commissaire ou à l'organisme reconnu MLC que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire;
c. le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière;
d. les informations pertinentes requises ont été présentées au Commissaire ou à l'organisme reconnu MLC en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 31. Le certificat de travail maritime provisoire est établi conformément au modèle présenté à l'annexe A5-II de la Convention.

Art. 32. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 33. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 34. (1) La délivrance d'un certificat de travail à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète telle qu'exigée pour la délivrance initiale du certificat de travail maritime telle que prévue à l'article 22.

(2) Le certificat provisoire ne peut être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 32 ci-dessus.

SECTION 4
SURVEILLANCE, ENCADREMENT ET SUIVI

Art. 35. Le Commissariat aux affaires maritimes gère et maintient un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités liées au statut d'Etat du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

Art. 36. (1) Le système de gestion de la qualité visé à l'article 35 garantit la mise en place d'une procédure appropriée par laquelle le Commissaire :

a. 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 B5.1.4 paragraphe 4 de la Convention ;

b. vérifie qu'en tout temps, les inspecteurs MLC possèdent et maintiennent des qualifications et une formation suffisantes au regard de leurs fonctions. Les compétences sont détaillées dans l'Annexe I du présent Règlement;

c. veille à ce que les inspecteurs MLC 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 MLC :

   - exercent leurs prérogatives de manière impartiale et indépendante ;
   - évitent tout conflit d'intérêts direct ou indirect ;
   - ne subissent pas des pressions, menaces ou autres influences extérieures indues, y compris issues de changement de gouvernement, les empêchant d'exercer leurs activités de manière indépendante ;
   - remplissent également les conditions d'indépendance visées à l'annexe I du règlement (CE) 391/2009, dans sa dernière version en vigueur.

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

Le référentiel fournit également des conseils et des recommandations dans le dessein d'aider et de guider les inspecteurs MLC 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 MLC et de certification sociale. Le référentiel est un document indicatif et susceptible d'évoluer suivant les évolutions réglementaires en cours ;

e. instaure un système de vérification et de contrôle de l'action des organismes reconnus et des inspecteurs MLC 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 reconnus MLC ;
   b. des procédures de notification et de traitement des rapports par le Commissaire ;
   c. des audits périodiques des missions, y compris des inspections MLC, réalisées ;
   d. une évaluation du système interne de qualité des inspections MLC et de la certification sociale.

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

Art. 37. Pour l'application de l'article 36, tout inspecteur MLC 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, notamment vis-à-vis des armateurs, des gens de mer ou toute autre personne intéressée.

Art. 38. (1) Tout inspecteur MLC 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 et ne peut révéler lesdites informations sans le consentement formel du Commissaire, même après la cessation de ses fonctions.

(2) Tout inspecteur MLC tient, dans la mesure du possible, confidentielle la source de toutes plaintes ou réclamations concernant un danger ou des défectuosités 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 MLC à la suite d'une plainte ou réclamation.

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

Art. 39. Les inspecteurs MLC tiennent des registres de toutes les inspections MLC 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, dans sa dernière version en vigueur.

Art. 40. (1) Le Commissaire consulte au moins annuellement les représentants des armateurs, gens de mer et organismes reconnus MLC afin d'évaluer l'efficacité du système d'inspection MLC 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 MLC, les armateurs et les gens de mer.

(2) A tout moment, les inspecteurs MLC alertent le Commissaire sur tous 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. 41. En cas de changement de pavillon auprès d'un autre Etat partie, ou d'un Etat membre, le Commissaire transmet, à la demande du nouvel Etat 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 MLC pertinents.

CHAPITRE IV
RÉGIME DES PLAINTES

Section 1. Plaintes à bord du navire

Art. 42. Il est établi et mis en œuvre, à bord de tout navire, une procédure simple de plaintes à bord permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions pertinentes applicables en matière du droit du travail maritime.

Art. 43. Tout acte malveillant, de représailles ou mesure défavorable, quel qu'en soit l'auteur pris à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte est interdit et des mesures de prévention doivent être établies par l'armateur et mises en œuvre dès que nécessaire.

Art. 44. Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document indiquant la procédure de plainte à bord du navire, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de résidence du marin. Ce document mentionne également le nom d'une ou plusieurs personnes à bord qui pourra conseiller le marin à titre confidentiel et de manière impartiale et qui dispose des compétences nécessaires pour l'assister lors d'une procédure de plainte à bord.

Art. 45. (1) En application de l'article 42, sauf procédure interne plus favorable, tout marin peut, dès que possible après la survenance de l'infraction alléguée aux règles relatives à ses conditions d'emploi, de travail et de vie à bord, soumettre une plainte à son responsable hiérarchique direct ou au chef de service, qui apporte une solution dans un délai de sept jours.

(2) Si la plainte n'est pas résolue à la satisfaction du marin, ni par le responsable hiérarchique direct ni par le chef de service, 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.

(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.

(4) Nonobstant les paragraphes précédents, le marin peut directement introduire sa plainte soit devant le capitaine soit devant l'armateur, dès que possible après la survenance de l'infraction alléguée. 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.

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

Art. 46. Tout marin doit pouvoir être accompagné ou représenté par un autre marin de son choix, engagé à bord du navire concerné, ou par un représentant légal, lors de la procédure de plainte et en tout autre temps.

Section 2. Procédure de plainte externe

Art. 47. Sans préjudice des dispositions de l'article 42, tout marin peut rechercher à obtenir réparation de son dommage par toute procédure légale lui paraissant appropriée, notamment devant les autorités extérieures compétentes.

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 est investi des pouvoirs lui confier aux articles 10, paragraphe 3 et suivants et agit en conciliateur.

Art. 48. Le Commissaire est saisi d'une plainte, directement ou par l'intermédiaire du représentant du marin. Dans la mesure du possible, il tient confidentielle toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit maritime.

Art. 49. Notre Ministre de l'Economie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

Conditions minimales pour les inspecteurs MLC

1. Les inspecteurs MLC doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des obligations imposées par les prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et les procédures d'inspection MLC applicables conformément aux recommandations spécifiées à l'article 11 du règlement. Ces connaissances et ces compétences concernant le respect des obligations imposées par les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent être obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnue par la Commissaire aux affaires maritimes.

2. Les inspecteurs sont automatiquement réputés qualifiés MLC si :

- ils sont fonctionnaires ou agents de l'Etat sous la tutelle du Ministre, employés par l'Etat luxembourgeois à la date d'adoption du présent règlement ou employés par un organisme habilité sur base du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57CE du Conseil 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
- ils justifient avoir suivi un programme de formation délivrée par une institution compétente reconnue par la Commissaire aux affaires maritimes.

3. Les inspecteurs qui ne remplissent pas les conditions du paragraphe précédent doivent au minimum :

a) D'une part,
   - 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 d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou
   - Être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur les conditions suivantes sans que cette liste soit limitative :
     - Sur les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire,
     - Sur les conditions d'emploi, de logement et de loisirs,
     - Sur l'alimentation et le service de table,
     - Sur la prévention des accidents,
     - Sur la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale,
     - Sur l'exploitation des navires ;

b) Et d'autre part,
   - Avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections MLC 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 reconnus MLC auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

- Avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections MLC sous la direction d'agents expérimentés.

4. 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 MLC.

5. Les inspecteurs MLC doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit en anglais.

III. Commentaire des articles

Ad. Art. 1er.

Cet article contient les définitions des termes employés régulièrement dans le cadre du règlement. Ces définitions sont en accord avec celles utilisées par les autres textes internationaux ou communautaires, y compris la Directive 2013/54/UE.

Armateur *:* celui qui a accepté les responsabilités de l'exploitation du navire et a accepté de se charger des tâches et responsabilités incombant aux armateurs aux termes de la Convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. C'est ainsi le responsable de l'exploitation du navire qui est armateur au sens de la Convention.

BIT : cet acronyme n'appelle pas de commentaire particulier.

Certificat du travail maritime : ce certificat atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire sont conformes aux dispositions internationales, communautaires et nationales en ce qui concerne les « 14 points » de la Convention soumis à certification.

Certification sociale : dispositif/procédure mis en place et devant aboutir à la délivrance du certificat de travail maritime.

Commissaire : désigne le Commissaire aux affaires maritimes tel qu'il est défini aux articles 2 et suivants de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Commissariat : ce terme n'appelle pas de commentaire particulier.

Convention: le renvoi à la Convention du travail maritime, 2006 ne se limite pas à la version en vigueur au moment où le règlement est adopté. En effet, la Convention devrait connaître des modifications dans l'avenir. Des amendements ont d'ailleurs été approuvés à l'unanimité par la conférence à sa cent-troisième session, à Genève, le 11 juin 2014.

Déclaration de conformité du travail maritime : ces termes n'appellent pas plus de commentaires que ceux qui sont énoncés à l'article 21 du présent règlement.

Etat Membre et Etat Partie : ces termes n'appellent pas de commentaires particuliers.

Gens de mer ou marin *:* la notion de gens de mer (marin au singulier) doit s'entendre de la façon la plus large possible et rejoint les articles portant sur le champ d'application de la Convention. Le texte ne concerne donc pas seulement le personnel prenant directement part aux activités de navigation ou au fonctionnement des navires, mais également aux personnes salariées ou non exerçant à bord du navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit (par exemple : personnel employé dans l'hôtellerie et la restauration à bord des navires de croisière).

Toutefois certaines catégories du personnel, telles celles intervenant occasionnellement, pour de courtes durées à bord ou pour des tâches non liées directement à l'exploitation du navire continueront de ne pas relever de la réglementation maritime. En cas de doute sur l'appartenance d'une catégorie aux fins de la Convention, la question sera tranchée conformément à l'article II

paragraphe 3 de la Convention qui stipule que « *Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.* ». En tous les cas, il sera tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006, ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail.

Inspecteurs MLC *:* la notion d'inspecteur MLC, dans le cadre du présent règlement, inclut :

- Les fonctionnaires et agents de l'Etat luxembourgeois qui seront des personnes physiques,
- Les organismes reconnus et par extension les personnes affectées à des missions d'inspection MLC auprès desdits organismes reconnus.

Il s'agit donc d'un terme générique qui a vocation à englober les organismes reconnus et leur personnel, personnes physiques qui réalisent les missions relevant des obligations de l'Etat du pavillon. Cette définition large du terme « *inspecteur* » est encore en accord avec l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2013/54/UE.

Inspection MLC : le sens de ces termes est donné dans la définition elle-même qui n'appelle pas d'autres commentaires.

Jauge brute *:* cette expression n'appelle pas de commentaire particulier.

Ministre : ce terme n'appelle pas de commentaire particulier.

Navire : tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales sont concernés par le présent règlement, exception faite des catégories suivantes :

- les navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ;
- les navires affectés à la pêche, qui ont fait l'objet en 2007 d'une convention spécifique en matière de travail ;
- les navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques.

Les navires inscrits au registre de plaisance (loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales) destinés à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales, si autorisés par le Ministre en application de l'article 29 de la loi du 23 septembre 1997, sont quant à eux visés par le présent texte.

Cette définition doit encore être lue ensemble avec l'article 2 paragraphe 2 qui précise que les navires de moins de 200 tonneaux qui n'effectuent pas de voyages internationaux ne sont pas soumis au régime d'inspection et de certification du présent règlement. Toutefois, un règlement ministériel pourra préciser les modalités d'inspections de ces navires. Il y a lieu de préciser que la mise en place d'un tel régime dérogatoire est autorisée tant par la Convention (article II paragraphe 6) que par la directive 2013/54/UE elle-même (article 3 paragraphe 2).

Organisme et organisme reconnu MLC *:* ces deux définitions se complètent l'une l'autre et concernent la même personne à deux stades différents : avant l'habilitation d'une part et après l'habilitation d'autre part. Une définition de l'expression « *organisme reconnu* » est donnée par la Convention (règle 5.1.1 paragraphe 3 et règle 5.1.2 paragraphe 1) et par la directive 2013/54/UE (article 3 paragraphe 3). Cette définition précise en outre ce qui doit être entendu par le terme « *organisme* » utilisé par les deux instruments. Un organisme reconnu MLC est soit une institution publique soit des personnes physiques ou morales qui sont établies au Luxembourg ou à l'étranger. En revanche, il existe une contradiction entre la Convention et la directive 2013/54/UE sur la détermination des Etats où peuvent être situés les organismes reconnus. En effet, la Convention, prévoit que l'organisme reconnu MLC peut être celui d'un « *Membre* » et la directive 2013/54/UE propose que ce soit ceux « *d'un autre Etat membre* ». Néanmoins, les Membres visés par la Convention, ne coïncident pas exactement avec les Etats membres de l'Union Européenne. La notion la plus restrictive a donc été reprise, à savoir l'Etat membre de l'Union Européenne. En effet, ce choix est en accord avec la Convention alors que les Etats membres de l'Union Européenne qui n'auraient pas ratifié la Convention doivent néanmoins transposer la directive 2009/13/CE qui introduit les passages pertinents de la Convention dans le droit de l'Union Européenne.

Le titre 5 de la Convention et la directive 2013/54/UE reconnaissent ainsi formellement le rôle joué par les organismes de droit privé et principalement par les sociétés de classification. Cette autorisation se trouvait déjà dans la convention OIT n°178, qui a été dénoncée *ipso jure,* par l'entrée en vigueur de la Convention. Le recours à des organismes de droit privé est essentiel pour le Luxembourg qui ne possède pas les capacités structurelles suffisantes pour remplir ses obligations d'Etat de pavillon sans recourir à l'externalisation auprès d'organismes du secteur privé.

Enfin, les notions d'organismes et organismes reconnus MLC ne doivent pas être confondues avec celles d'organismes et organismes agréés au sens du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection MLC et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du pavillon. En effet, l'habilitation de ces derniers est plus strictement encadrée par une procédure d'agrément par la Commission, qui ne trouve pas son équivalent sous la présente règlementation de l'Union Européenne. De surcroît, le règlement (CE) n°391/2009 du 23 avril 2009 et la directive 2009/15/CE ont un objet qui diffère de celui de la directive 2013/54/UE, à savoir l'exécution des conventions internationales établies par l'OMI, notamment les conventions MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil)* et SOLAS (*Safety Of Life At Sea)*, en vue d'assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Ainsi, les organismes pourront consister aussi bien en des sociétés de classification qu'en d'autres entités, et même des personnes physiques, si les conditions prévues au présent règlement sont remplies. Toutefois et comme cela sera précisé à l'article 5 paragraphe 6 du présent règlement, lesdits organismes agréés seront considérés comme remplissant *ipso facto* toutes les exigences pour être qualifiés et reconnus organismes « MLC » dès lors qu'ils justifient détenir les compétences et connaissances nécessaires relatives aux prescriptions en matière de conditions d'emploi, de vie et de travail et spécialement les exigences visées à l'Annexe I du présent règlement.

OMI : cet acronyme n'appelle pas de commentaire particulier.

Prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi *:* les sources du droit du travail maritime ayant une portée contraignante au Luxembourg sont fortement développées tant par l'œuvre du droit international, du droit de l'Union Européenne, que par celle du législateur national et des partenaires sociaux. L'expression générique adoptée dans le présent texte a pour objectif de couvrir toutes ces sources y inclus tous les amendements et modifications qui interviendraient ultérieurement. Le droit du travail maritime ne doit pas être pris dans le sens étroit des relations de travail entre employeur et salarié et des relations collectives de travail. En effet, la définition donnée couvre également les conditions de vie et de travail des gens de mer, y compris les prescriptions techniques portant, par exemple, sur la taille des cabines.

Voyage international : cette définition est celle donnée par la règle 5.1.3 paragraphe 1 de la Convention. Ne doit pas être considéré comme un voyage international, un voyage entre deux ports d'un même pays, même si, pour les besoins du voyage, le navire doit passer dans les eaux territoriales d'un autre Etat ou en haute mer.

Ad Art. 2.

Le paragraphe 1er délimite le champ d'application du règlement. Dans la mesure où ce règlement a pour objectif d'assurer la bonne exécution par l'Etat du pavillon de ses obligations, il n'a vocation à s'appliquer que pour le contrôle et la surveillance des navires battant pavillon luxembourgeois et ce conformément à l'article 94 paragraphe 1 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Montego Bay, 1982 : « *Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon*.

Le registre maritime sur lequel le navire doit être immatriculé n'est pas précisé. En effet, selon la définition donnée au terme « *navire* » par l'article 1er, il doit s'agir d'un bâtiment utilisé à des fins commerciales.

Or aussi bien les navires immatriculés au registre maritime (loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois) que ceux immatriculés au registre plaisance (loi du 23 septembre 1997 portant règlementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales), sont susceptibles d'être utilisés à des fins commerciales (les navires de plaisance doivent faire l'objet d'une autorisation spéciale du Ministre). Il n'y a donc pas de différenciation à faire en fonction du registre.

Le paragraphe second prévoit une possibilité de dérogation pour les petites unités. Le régime dérogatoire est expressément rendu possible par la directive 2013/54/UE, article 3, paragraphe 2, qui renvoie à l'article II paragraphe 6 de la Convention. L'objectif de ce régime dérogatoire est de tenir compte des caractéristiques des navires, et notamment des petits navires dont la jauge brute est inférieure à 200, et qui ne font pas de voyages internationaux. Ce régime dérogatoire d'inspections MLC sera défini après consultation des partenaires sociaux par voie de règlement ministériel.

Ad Art. 3.

L'Etat luxembourgeois doit s'assurer, par des mesures de contrôle et de surveillance efficaces, toutes non-conformités et tous manquements aux dispositions en matière de droit du travail maritime par les armateurs, leur capitaine, ou de toute autre personne. La surveillance des conditions de vie, d'emploi et de travail des gens de mer est matérialisée par un système d'inspection MLC périodique

obligatoire tel que prévu à la règle 5.1.1 paragraphe 2 et à la règle 5.1.4 paragraphe 1 de la Convention. A ce titre, le Commissaire, autorité compétente en matière de surveillance de la bonne exécution des prescriptions en matière de droit du travail maritime selon l'article 2 de la Loi assure la mise en place d'un contrôle rigoureux doté d'un effet dissuasif, dans la mesure où celui-ci est doublé par des pouvoirs étendus en vue du redressement des anomalies détectées (section 2 du Chapitre III).

Le contrôle du Commissaire commence avant même l'immatriculation du navire et continuent tant que le navire bat pavillon luxembourgeois. L'armateur doit donc mettre en place des dispositions pour assurer le respect des prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi, dès avant le début de l'exploitation et de façon pérenne, le contrôle du Commissaire portant sur les plans pour l'exploitation future des navires et sur leur mise en œuvre pratique. Une fois immatriculé, le navire devrait en permanence être sous la surveillance du Commissaire. Par conséquent, le navire sera à tout moment en conformité avec les prescriptions applicables en droit du travail maritime.

Ad Art. 4.

La directive 2013/54/UE prévoit expressément qu'elle ne porte pas atteinte aux directives 2009/21/CE, 2009/13/CE (article premier, deuxième phrase) et 2009/15/CE (article 3 paragraphe 3 dernière phrase). La directive 2009/15/CE est le pendant du règlement 391/2009/CE. Elle établit des règles encadrant les relations entre les Etats membres et les organismes habilités à remplir les obligations revenant à l'Etat du pavillon en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine.

Ces conventions internationales sont élaborées au sein de l'OMI et ont pour objet des considérations différentes que les conditions de vie et de travail des gens de mer. La directive 2009/21/CE requiert des Etats du pavillon de remplir les obligations mises à leur charge sur base des conventions de l'OMI concernant toujours la sécurité et la sûreté des navires et la prévention de pollution. La directive 2013/54/UE n'empiète donc pas sur le domaine des directives 2009/15/CE et 2009/21/CE. Dans ce contexte, le présent règlement, est pris indépendamment du règlement du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du pavillon qui vise la directive 2009/21/CE et du règlement modifié du 8 septembre 1997 qui vise la directive 94/57/CE, elle-même abrogée et remplacée par la directive 2009/15/CE et le règlement 391/2009/CE. Les réserves apportées par l'article 3 paragraphe 5 ne présentent dès lors aucune difficulté.

Ad Art. 5.

Comme cela lui est permis tant par la Convention que par la Directive 2013/54/UE, pour les navires battant pavillon luxembourgeois, le paragraphe 1er rappelle que le Commissaire peut confier les tâches d'inspection ou de certification ou les deux à des institutions publiques ou à des organismes qui présentent certaines garanties en matière de compétence et d'indépendance (voir sur ces points les développements *infra*).

Le paragraphe 2 décrit quant à lui, de manière détaillée, les conditions que doivent remplir les organismes en vue d'être habilités. L'utilisation du verbe « faire la démonstration » met l'accent sur le fait que l'organisme doit apporter la preuve, par tout moyen utile, de ses compétences, connaissances et expertise en vue de son habilitation.

Le premier critère mis en évidence est relatif aux ressources et aux capacités techniques dudit organisme. La réalisation des inspections MLC ne doit en effet pas causer de retard indu, autant que faire se peut (cf. article 11 paragraphe 3). En pratique, cela suppose que les organismes reconnus MLC, par le biais de leurs inspecteurs MLC, agissent rapidement et efficacement. Ainsi, il est préférable que l'inspecteur MLC se trouve à proximité du port d'escale du navire et qu'il dispose de l'aide et du matériel suffisant, y compris, des moyens de transport, afin de respecter les délais qui lui sont prescrits. Ils devront aussi être en nombre suffisant afin que l'organisme reconnu MLC puisse les envoyer auprès d'un navire déterminé dans des délais brefs et sans retarder l'exécution d'autres missions. Ces précisions sont données au principe directeur B5.1.2 paragraphe 2 a) à d) de la Convention. La démonstration de l'acquisition des compétences et connaissances est faite dans le chef des inspecteurs de l'organisme. Celui-ci doit avoir à son service, le personnel de soutien nécessaire à son activité et en outre, il doit disposer d'inspecteurs MLC ayant des connaissances approfondies sur les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, en plus des compétences techniques et linguistiques appropriées. Ils doivent avoir une formation spéciale en matière de droit du travail maritime qui s'ajoute aux compétences d'ordre technique.

Ils peuvent avoir recours à des techniciens pour combler leurs lacunes. Les compétences sont détaillées dans l'annexe I qui s'inspire des critères exigés des inspecteurs de l'Etat du port par le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'état du Port (Paris MOU) et la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port.

De plus et conformément au principe directeur B 5.1.2 paragraphe 4 de la Convention, les connaissances et compétences des inspecteurs MLC doivent être actualisées afin de s'assurer que les évolutions de techniques sont prises en compte. Ces mises à jour relèvent de la responsabilité des organismes qui doivent, dès l'introduction de leur demande, apporter la preuve, via la production d'un programme de formation, qu'ils se sont dotés des moyens appropriés au perfectionnement des connaissances de leurs inspecteurs MLC.

Enfin, le principe d'indépendance s'applique aux relations entre l'organisme et le gouvernement du ou des pays où il est implanté d'une part, et entre l'organisme et les armateurs d'autre part. En effet, même si l'organisme est une personne morale de droit public, certaines garanties doivent être apportées pour éviter que les qualités en raison desquelles l'habilitation a été octroyée, ne fluctuent en fonction des changements politiques dans le pays d'origine.

Par exemple, si le personnel travaillant pour l'organisme est inamovible, il sera considéré que ce dernier jouit d'une indépendance par rapport au gouvernement. En ce qui concerne l'indépendance vis-à-vis des armateurs, il sera requis des organismes de ne pas détenir de participations financières dans les sociétés d'armement et inversement. Le fait que l'organisme reconnu MLC exerce d'autres missions pour l'armateur, comme par exemple sa classification est considéré comme sans influence sur son degré de dépendance.

Le paragraphe 3 précise que le Commissaire fixe par circulaires les différents documents que l'organisme doit verser en vue de sa reconnaissance. Ces documents permettront au Commissaire de vérifier que l'organisme remplit les conditions énumérées aux paragraphes précédents et à la norme A5.1.2 paragraphe 1 de la Convention. Il est précisé que le Commissaire peut demander des documents/pièces complémentaires si ceux communiqués lui semblent insuffisants, ce qui inclut les cas où le Commissaire pourrait avoir des doutes sur la véracité des déclarations faites. Cet article

permet donc au Commissaire d'ajuster au cas par cas les documents demandés, et de disposer d'une marge de manœuvre plus importante.

Les paragraphes 4 et 5 n'appellent pas de commentaires particuliers.

Le paragraphe 6 précise que les différents critères ci-dessus énoncés sont, à l'exception des compétences et connaissances spéciales en matière sociale), identiques à ceux des organismes habilités sur base du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997. Ainsi les organismes qui ont reçu leur habilitation sur base du règlement précité sont présumés remplir lesdits critères. Par conséquent, ils ont uniquement à faire la démonstration que leurs inspecteurs remplissent les critères de connaissances et compétences (voir notamment l'annexe I).

Ad Art. 6. et 7.

Conformément à la règle 5.1.2 paragraphe 1 de la Convention, même habilité l'organisme reconnu MLC est doublement limité dans l'étendue de ses missions :

- La possibilité de confier des missions aux organismes reconnus doit être prévue expressément par le présent règlement ou la Convention ;
- l'habilitation doit lister les missions confiées.

L'habilitation comprend, dans les faits, deux parties : une reconnaissance formelle prenant la forme d'un arrêté ministériel (article 6) et un accord technique qui détaillera l'étendue des missions confiées (article 7). Cet accord s'inspire de ceux d'ores et déjà établis pour les organismes habilités à effectuer des missions relevant normalement de la compétence de l'Etat du pavillon en matière de sécurité et sûreté du navire et de prévention de la pollution maritime. Il comporte par conséquent les dispositions de l'appendice II de la résolution A739 (18) de l'OMI adoptée le 4 novembre 1993, reprises par l'annexe 2 du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997. L'exigence que l'habilitation soit donnée par écrit, issue du principe directeur B5.1.2 paragraphe 3 est donc une formalité impérative afin de prouver le contenu de l'habilitation.

Ad Art. 8.

En habilitant un organisme, l'Etat luxembourgeois lui concède implicitement (par l'arrêté d'habilitation) le droit de demander les corrections et lacunes en cas de violation à la législation sociale et à effectuer des inspections en ce domaine si l'Etat du port le requiert.

Ad Art. 9.

Si la Convention ainsi que la directive 2013/54/UE permettent le recours à des organismes agréés et à des inspecteurs MLC « tiers » à l'Etat luxembourgeois, ce dernier reste cependant responsable des inspections et de la certification de ses navires.

Ad Art. 10.

Les inspections doivent avoir lieu à un « rythme » bien précis spécifié à la Section 3 du présent règlement (norme A5.1.4 paragraphe 4 de la Convention). La limite temporelle est fixée à trois ans. L'objectif des inspections MLC obligatoires est de vérifier périodiquement le respect continu à bord des prescriptions applicables en matière du droit du travail maritime. Les dates de ces inspections MLC sont fixées par avance ce qui permettra à l'armateur de s'assurer de la conformité de son navire et du traitement des gens de mer.

Le deuxième paragraphe réserve le cas des inspections MLC des logements, en application de la norme A3.1. paragraphe 3 de la Convention. En effet, lors d'une inspection MLC portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer, les inspecteurs MLC pourront accorder moins de vigilance au respect des règles applicables aux logements qui auront fait l'objet d'une inspection MLC détaillée lors de la première immatriculation ou d'une nouvelle immatriculation ou suite à de modifications substantielles du logement des gens de mer, à moins que son attention ne soit attirée par des manquements manifestes et apparents ou par une plainte ou réclamation. Par exemple, l'inspecteur MLC ne vérifiera pas les dimensions de la cabine mais s'assurera que le mobilier prescrit est complet, que l'électricité fonctionne ou que les conditions d'hygiène sont maintenues.

Le troisième paragraphe précise certaines circonstances pour lesquelles une inspection MLC pourrait être ordonnée par le Commissaire, si ce dernier la juge nécessaire, en plus des inspections MLC périodiques obligatoires prévues au paragraphe 1. Il s'agit de cas où les navires présentent des irrégularités. En principe, cette inspection MLC aura un caractère plus ponctuel et portera sur les points présumés irréguliers mais rien n'empêche le Commissaire de diligenter une inspection MLC générale. Ce paragraphe transpose à la fois la norme A5.1.4, paragraphe 5 et l'article 5 paragraphe 2 de la directive 2013/54/UE et ajoute le cas où une détention aurait été prononcée par l'autorité compétente de l'Etat du port. Dans cette hypothèse, la détention constitue en soi la preuve d'un manquement. Cette deuxième catégorie d'inspections MLC ne nécessite pas que l'armateur en soit prévenu à l'avance.

Ad Art. 11.

Cet article pose pour commencer un cadre général pour la réalisation des missions d'inspection MLC. Ce cadre est suffisamment souple pour laisser aux inspecteurs MLC une marge de manœuvre et d'appréciation, ce qui leur permet d'exercer leurs fonctions en toute indépendance et de manière autonome.

Ils reçoivent cependant une aide, conformément aux dispositions de l'article 36 d), prenant la forme de directives qui sont émises par le Commissariat aux affaires maritimes ou par le BIT.

Concernant le troisième paragraphe, qui transpose la norme A5.1.4 paragraphe 15 de la Convention, il est renvoyé aux commentaires de l'article 5 paragraphe 2.

Ad Art. 12 et 13.

Les articles 12 à 13 énumèrent les pouvoirs et droits des inspecteurs MLC dont ils peuvent user pour réaliser leurs missions. Ces pouvoirs reprennent deux des trois prérogatives énoncées par le paragraphe 7 de la norme A5.1.4 de la Convention : le pouvoir de monter à bord et celui de procéder aux examens contrôles et enquêtes que l'inspecteur MLC juge nécessaire. Le troisième pouvoir listé par cette norme consiste en la prise d'une mesure de correction, qui fait l'objet d'un article séparé. Ces pouvoirs des inspecteurs MLC sont primordiaux et sont au moins implicitement inclus dans toute habilitation des organismes reconnus (cf. article 8). Lesdits articles développent également les modalités pratiques de l'exercice des pouvoirs d'inspection MLC en s'inspirant notamment par le principe directeur B5.1.4, paragraphes 8 et 9.

Ad Art. 14. et 15.

Ces articles ont trait aux mesures que les inspecteurs MLC peuvent être amenés à prendre en vue de rectifier les anomalies détectées, en fonction de leur nombre et de leur gravité. Ils couvrent un éventail de mesures plus ou moins contraignantes et dissuasives.

Le Commissaire ou ses inspecteurs MLC doivent faire appel à leur jugement afin de prendre des mesures proportionnées à l'infraction relevée et dans la mesure du possible sans que celles-ci ne soient préjudiciables aux gens de mer. Par exemple, le navire ne sera pas autorisé à quitter le port tant qu'un marin mineur sera à bord. Par contre, il pourra être fait injonction de rectifier un défaut d'éclairage dans une cabine dans un laps de temps donné et il sera vérifié que l'éclairage défaillant aura été remis en état.

Les mesures administratives ne constituent pas des sanctions administratives alors que leur objectif est purement préventif, correctif et dissuasif, à savoir éviter toute infraction au droit du travail maritime et prévenir l'apparition de dangers pour la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer.

L'article 14 précise que le premier type de mesures qui doit être envisagées est la dispensation de conseils ou recommandations en vue de rectifier de légères anomalies qui ne mettent pas en danger la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, à condition qu'il n'y ait pas d'antécédents (Norme A5.1.4. paragraphe 9 de la Convention). Les armateurs devront préférablement se conformer aux recommandations faites afin d'éviter qu'une mesure administrative plus contraignante ne soit prise lors du contrôle suivant. Il est rappelé que les recommandations faites devront être consignées dans un rapport écrit.

L'article 15 prévoit ainsi que l'inspecteur peut demander par injonction de procéder aux réparations et/ou corrections. Ce paragraphe transpose la norme A5.1.2 paragraphe 2 et partiellement la norme A5.1.4 paragraphe 7 et le paragraphe 2 de l'article 4 de la directive 2013/54/UE. Il a été cependant décidé que les inspecteurs MLC devront suivre les stipulations du contrat qui les lient à l'Etat luxembourgeois en application de l'article 7. Il est donc possible, selon l'accord, que les inspecteurs ne puissent agir de leur propre initiative et soient tenu d'obtenir l'accord préalable du Commissaire.

L'injonction doit être transmise à l'armateur ou au capitaine par voie de notification (lettre recommandée ou courrier contre récépissé). Les injonctions seront suivies d'une inspection MLC de contrôle au plus tard à l'échéance du délai imparti afin de s'assurer de la rectification des défauts relevés conformément aux prescriptions des inspecteurs.

Tout inspecteur MLC a également le pouvoir d'interdire au navire de quitter le port et/ou de continuer ses opérations dès lors qu'il existe un risque manifeste pour la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, qui nécessite de prendre des mesures d'urgence pour faire cesser ce risque. L'article 70 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est l'équivalent du présent article en matière de sécurité maritime.

Il faut préciser que cette mesure est préconisée en cas d'infractions graves ou répétées aux prescriptions portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer ou quand il existe de graves soupçons que le navire présente des anomalies importantes. Il s'ajoute au pouvoir d'ordonner la prise de mesures correctives. Cet article, qui transpose partiellement la norme A5.1.4 paragraphe 7c et l'article 4 paragraphe 1 de la directive 2013/54/UE, couvre les hypothèses où le navire n'est pas soumis à certification ou quand le Commissaire ne juge pas opportun de retirer le certificat de travail maritime.

Cependant, même sans constituer une mesure de sanction, l'interdiction de quitter le port ou de continuer ses opérations constitue une mesure grave qui ne peut être prise que si elle est proportionnée à l'infraction et au risque encouru. Les différents facteurs à prendre en compte pour savoir si la mesure est proportionnée sont :

- Si les anomalies peuvent être rapidement corrigées au port d'inspection MLC ;
- Si les anomalies constituent un danger significatif pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer ;
- Le degré de gravité des manquements par rapport aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime ;
- La durée et la nature du voyage ou du service prévu ;
- La taille et le type de navire et d'équipement fourni ;
- Si la période de repos des gens de mer est respectée ;
- La nature de la cargaison ;
- Les antécédents du navire quant à des anomalies similaires ;
- Le nombre d'anomalies identifiées pendant l'inspection MLC;
- Le respect des prescriptions en matière d'effectif minimal à bord ;
- Les antécédents du navire quant aux précédentes corrections apportées. (cf. *directives pour les inspections des Etats du pavillon,* p.81).

Enfin, l'immobilisation d'un navire battant pavillon luxembourgeois n'est bien souvent possible qu'avec la coopération des autorités portuaires, ce qui peut entrainer une seconde inspection MLC par l'Etat du port. Cette mesure ne devra donc être prise que si des doutes existent sur la bonne volonté de l'armateur à obtempérer à l'injonction de ne pas appareiller ou de cesser l'exploitation du navire.

Le paragraphe 4 précise que les inspecteurs MLC sont chargés de vérifier si les défauts relevés ont été corrigés de manière à ce que le navire ne soit plus en infraction avec les prescriptions relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire. Si ces constatations sont faites, le Commissaire prononce la mainlevée des mesures administratives coercitives et autorise le cas échéant le départ du navire.

Ad Art. 16.

L'article 16 précise que si l'immobilisation du navire a été requise mais que le redressement des anomalies nécessite de pouvoir déplacer le navire, le Commissaire peut autoriser ledit déplacement vers le port ou le chantier naval le plus proche dans les conditions arrêtées par lui.

Ad Art. 17.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad Art. 18.

L'obligation d'établir un rapport est prescrite pour toute intervention. L'article 18 prévoit quelles mentions doivent obligatoirement se trouver dans le rapport. Le rapport doit faire état de la nécessité de remédier aux manquements relevés pendant l'inspection MLC et peut contenir des suggestions de la part de l'inspecteur MLC sur les mesures correctives à diligenter.

Il est signé par l'inspecteur MLC et par le Capitaine qui atteste en avoir pris connaissance et avoir pu apporter des clarifications. Le rapport est obligatoirement transmis au Commissaire qui est la personne compétente pour décider des mesures à prendre. Le Commissaire conserve la copie reçue

et doit avoir accès aux mêmes informations que l'organisme reconnu MLC. Par la suite, l'inspecteur MLC peut se voir confier la mission de surveiller la correction des défauts détectés. A l'image du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, les rapports d'inspection MLC sont établis en langue anglaise. Les gens de mer doivent en effet pouvoir les consulter facilement. Pour cette raison, leur affichage dans un endroit connu à bord du navire et la possibilité d'obtenir une copie ont été prévus. Les gens de mer sont ainsi tenus informés des conclusions des inspecteurs MLC sur la conformité de leurs conditions de travail et de vie par rapport aux normes nationales et internationales.

Ad Art. 19.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad. Art. 20.

Il incombe au Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon et en application de la Convention, de de mettre en place un système propre à l'inspection de ses navires, système devant inclure la procédure de certification de conformité pour les navires assujettis à une telle procédure. Cette procédure de certification s'ajoute à celles déjà existantes et relatives à la sécurité, la pollution des mers et aux autres aspects visés par les conventions de l'OMI.

Les navires exclus « du système de certification » sont ceux visés tant par la Convention que par la directive 2013/54/UE. Les dérogations tiennent soit à l'affectation du navire (pêche, non commercialité) au type de constructions ou encore à la taille des navires. Il faut à cet égard préciser que selon la Convention seuls les navires d'une jauge égale ou supérieure à 500 et effectuent des voyages internationaux ou opèrent à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays sont obligatoirement soumis à certification. Toutefois, le Luxembourg a décidé de rendre obligatoire la certification de tous les navires d'une jauge de plus de 200 dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux.

La certification obligatoire de ces plus petites unités qui effectuent des voyages internationaux concernent essentiellement les navires du secteur du Mega Yachting. Cette certification obligatoire se justifie dans la mesure où ce sont les navires qui ont montré, ces 5 dernières années, le plus de défaillances en tous ordres en matière sociale. Dans la mesure où ces yachts sont affectés au commerce et inscrits au registre maritime (commerciale) luxembourgeois (loi modifiée du 9 novembre 1990), il est important que les armateurs puissent justifier et maintenir les conditions sociales les plus élevées.

L'article précise encore que le certificat est complété par une déclaration de conformité visée à l'article 21.

Ad. Art. 21.

Ces articles font obligation à tout navire soumis à certification de tenir à son bord et de mettre à jour une déclaration de conformité du travail maritime en application de la règle 5.1.3 paragraphe 4 et la norme A5.1.3 paragraphe 10.

La déclaration de conformité du travail maritime est décrite par cette même norme et par le principe directeur B5.1.3. Le modèle de déclaration de conformité du travail maritime, établi en annexe de la Convention et auquel renvoient la règle 5.1.3 paragraphe 5 et la norme A5.1.3 paragraphe 9, est adopté pour les navires battant pavillon luxembourgeois. Cette adoption du modèle standardisé

constitue une aide à la compréhension du certificat pour les inspecteurs MLC. En effet, la partie I de la déclaration de conformité traite des quatorze domaines qui sont listés principalement pour faciliter les inspections MLC par les autorités de contrôle de l'Etat du port. Les inspections MLC diligentées par l'Etat du pavillon doivent en effet vérifier intégralement les conditions de travail et de vie à bord, ce qui inclut des éléments additionnels par rapport aux quatorze domaines prévus par la déclaration de conformité du travail maritime ainsi qu'en attestent les *directives pour les inspections des Etats du pavillon* (cf. supra). La partie I de la déclaration de conformité du travail maritime est rendue nécessaire par une absence d'uniformisation intégrale des prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, entre Etats Parties et entre Etats Membres. Par exemple, l'Etat du pavillon peut être autorisé à prendre des mesures dérogatoires ou des exemptions. En outre, il est permis d'adopter des dispositions équivalentes sur base de l'article VI, paragraphe 3 de la Convention. Ainsi, d'un pays à l'autre, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime ne seront pas identiques. Ceci peut poser problème aux inspecteurs MLC qui peuvent être des organismes qui opèrent dans plusieurs Etats différents. Il faut, en outre, penser aux inspecteurs MLC qui agissent dans le cadre du contrôle de l'Etat du port. Ainsi, les inspecteurs MLC utilisent la partie I de la déclaration de conformité pour vérifier que les mesures en vigueur à bord répondent aux prescriptions particulières du droit de l'Etat du pavillon, ce sans préjudice de leurs obligations de compétence et de connaissances. L'obligation imposée à l'Etat du pavillon par la règle 5.1.3 paragraphe 4 est par conséquent dûment remplie. La partie II est rédigée par l'armateur qui suit les instructions du principe directeur B 5.1.3 paragraphe 2.

Ad. Art. 22.

Le premier paragraphe transpose la règle 5.1.1 paragraphe 4.

Le certificat de travail maritime ne pouvant être délivré que suite à une inspection MLC initiale qui porte sur les éléments énumérés à la règle 5.1.3, paragraphe 3, sa présence à bord avec la déclaration de conformité du travail maritime sert de preuve *prima facie* de la conformité du navire aux prescriptions applicables en matière du travail maritime, qui peut être opposée en cas d'inspection MLC de l'Etat du port.

La déclaration de conformité de travail maritime énumère quatorze domaines fondamentaux pour le respect des prescriptions applicables en matière de travail maritime.

Néanmoins, le vocabulaire employé par les règles 5.1.1. et 5.1.3. de la Convention implique que les inspections MLC vont plus loin que ces quatorze domaines. En ce sens, la valeur probante du certificat par rapport à la conformité du navire aux prescriptions applicables en matière maritime ne vaut que « *dans la mesure certifiée* ». Comme indiqué précédemment, les inspections MLC préalables à la certification ont pour but de s'assurer du respect continu des prescriptions pertinentes applicables en matière de droit maritime sans se limiter aux quatorze domaines recensés par la déclaration de conformité du travail maritime.

Les autres dispositions n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad. Art. 23.

La durée de validité du certificat est en principe fixée à 5 ans. Un certificat d'une durée plus courte pourra être délivré au cas par cas.

Ad. Art. 24.

L'obligation de conserver et de tenir à jour le certificat de travail maritime est directement issue de la règle 5.1.3. paragraphe 3 de la Convention. L'inspection MLC intermédiaire, prévue par le paragraphe 2 de la norme A5.1.3 de la Convention, est une mesure de contrôle obligatoire grâce à laquelle il est vérifié que, tout au long de la durée de validité du certificat de travail maritime, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime continuent à être respectées. L'issue favorable d'un tel contrôle est sanctionnée par l'apposition d'un visa sur le certificat de travail maritime. Les conséquences de l'absence d'un tel visa sont prévues à l'article 26. Il s'agit du corollaire à la valeur probante *prima facie* du certificat de travail maritime : le navire doit effectivement être inspecté par l'Etat du pavillon et les conditions de travail et de vie des gens de mer doivent être jugées conformes en tout point aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime.

Conformément à la Convention, il doit y avoir au moins une inspection MLC intermédiaire qui intervient alors entre le deuxième et le troisième anniversaire du certificat. Il s'agit de la mise en application de l'article 24 paragraphe 2 qui prescrit que l'intervalle entre deux inspections MLC ne peut excéder trois ans.

Ad. Art. 25.

Cet article complète la transposition de la règle 5.1.3, paragraphe 6.

Le renouvellement du certificat est conditionné par la réalisation d'une inspection permettant de conclure que les conditions ayant menées à la certification sont toujours vérifiées. Le deuxième paragraphe pose la possibilité de déroger à la durée de cinq ans des certificats au moment du renouvellement. Cette possibilité reprend les paragraphes 3 et 4 de la norme A5.1.3 de la Convention qui s'inspirent de la manière de calculer la durée de validité des certificats renouvelés déjà usités pour les certificats issus des conventions de l'OMI comme par exemple celle des articles 13.10 et 13.11 du Code ISM. La durée dépend de la date à laquelle l'inspection MLC en vue du renouvellement est effectuée.

Si l'inspection MLC est réalisée à une date proche de la date d'expiration du certificat (inférieure à trois mois), le certificat renouvelé est prolongé pour cinq ans.

Dans les faits, il sera valable pour une durée de cinq ans et trois mois, les trois premiers mois étant également inclus dans le premier certificat.

Si l'inspection MLC de renouvellement a lieu plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat, le certificat renouvelé aura une durée de validité de cinq ans. La date de départ est celle de l'inspection MLC de renouvellement.

Ad. Art. 26.

Cet article transpose la norme A5.1.3. paragraphes 14 et 15. Il s'agit d'une perte de validité automatique dans les cas définis aux points a. à e.

Les points a., b. et c. ne posent pas de difficultés. En effet, le caractère impératif des inspections MLC intermédiaires ou de renouvellement entraîne que, si celles-ci ne sont pas exécutées ou si elles n'aboutissent pas à l'approbation du Commissaire sinon de l'organisme reconnu MLC, matérialisée par le visa ou le renouvellement, le certificat n'est plus valable. La gestion du navire souffre d'une déficience *a priori* grave et les prescriptions du Code ISM auront vocation à s'appliquer. Le point c.

s'explique par le fait qu'un changement de pavillon implique un changement des normes nationales applicables. Le point d. matérialise le transfert de responsabilité de l'armateur en cas de changement de ce dernier. L'armateur inscrit cesse alors d'être la personne responsable. Le point e. est lié aux dispositions du titre sur le logement en ce qui concerne les modifications importantes affectant la structure et l'équipement du navire. La perte automatique de validité, dans ce cas, incite les armateurs à déclarer les modifications substantielles opérées et à effectuer les contrôles obligatoires.

Ces trois derniers points impliquent qu'une nouvelle inspection MLC soit réalisée en vue de la délivrance d'un nouveau certificat. A l'issue positive de cette inspection, le nouveau certificat est valable pour une durée de cinq ans.

Ad. Art. 27.

Le Commissaire peut prononcer le retrait du certificat dans le cas où une inspection MLC a mis en évidence des manquements constituant une infraction grave et répétée aux prescriptions applicable en matière de certification sociale ou s'ils représentent un grave danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer.

Ad. Art. 28.

Lorsque le Commissaire prononce le retrait du certificat, le navire n'est plus autorisé à naviguer. De surcroît, l'armateur est tenu de transmettre au Commissaire dans les meilleurs délais ledit certificat (qui a perdu sa validité).

Ad. Art. 29 et 30.

Cet article, qui reprend la norme A5.1.3. paragraphe 5 de la Convention, a la même finalité et une conception très proche de celle des certificats provisoires délivrés en application des conventions de l'OMI. Le certificat provisoire a été introduit dans la mesure où pour les trois situations listées, les navires n'ont pas d'historique connu en ce qui concerne le traitement des gens de mer.

Il ne peut donc pas être attesté de la conformité aux prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de ces navires.

Tout comme pour la délivrance d'un certificat permanent, le certificat provisoire peut être délivré par le Commissaire ou par un organisme reconnu MLC si celui-ci a reçu une habilitation expresse sur ce point.

L'article 30 précise toutefois que le certificat de travail provisoire ne peut être délivré que moyennant le respect de certaines conditions.

Ad. Art. 31 à 33.

Ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Ad. Art. 34.

Le certificat de travail à durée de validité de cinq ans pourra être délivré à l'échéance du certificat provisoire si une inspection complète a été effectuée. Il ne peut être renouvelé.

Ad art. 35.

La section 4 traite des obligations de contrôle et de surveillance à la charge des Etats du pavillon introduites par la Convention dans son titre 5 en prenant modèle sur les différentes conventions

OMI. Pour assurer une gestion de qualité, le Commissariat intervient à différents niveaux. Tout d'abord et comme vu précédemment, il ne délègue des missions qu'à des organismes reconnus de qualité, selon la procédure mise en place à la section 1. Ainsi, il s'assure en amont que les organismes présentent toutes les garanties de qualités requises. Par la suite, il conserve un contrôle sur les activités de l'organisme reconnu, qui prend la forme d'une surveillance du maintien des conditions d'habilitation d'une part, et d'un encadrement et de la surveillance de la réalisation de ses missions d'autre part.

L'article 35 introduit une contrainte supplémentaire pour le Commissariat 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'Etat du pavillon.

Ad art. 36 et 37.

Le point a) 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 (cf. *directives pour les inspections des Etats du pavillon,* p. 19). Cette obligation constitue un des éléments nécessaires pour la mise place d'un système d'inspection MLC efficace et coordonné. En effet, la désignation d'inspecteurs MLC compétents et expérimentés, bien répartis géographiquement et en nombre suffisant permettra d'effectuer des inspections MLC et certifications dans les délais prescrits, avec l'acuité nécessaire.

Le point b) 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 reconnu MLC ayant reçu une habilitation doit maintenir ses compétences.

L'habilitation a en effet été attribuée à des organismes en raison des qualités qu'ils ont pu faire valoir et ces qualités doivent être conservées.

Le point c) et l'article 37 développent plus amplement les attentes en matière d'indépendance des inspecteurs MLC. Le critère d'indépendance des inspecteurs MLC est en effet répété à plusieurs reprises dans le cadre de la Convention et du présent règlement. Lui sont attachées les obligations d'éviter tout conflit d'intérêts et de rester impartial (cf. supra et les règle 5.1.1, paragraphe 3, règle 5.1.2, paragraphe 1, norme A5.1.2, paragraphe 1, norme A5.1.4 paragraphe 11 a)). L'inspecteur MLC 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 MLC ne sont pas inamovibles, de baisse de salaires, ou encore de réaffectation dans un autre secteur. De même, les fonctionnaires et agents d'Etat doivent pouvoir exercer leurs prérogatives sans pression indue de la part, entre autre, de leur gouvernement, en application de la norme A5.1.4, paragraphe 6. A tout moment, l'inspecteur MLC doit pouvoir exercer son jugement professionnel dans le cadre de ses inspections MLC du travail maritime. Ainsi, l'inspecteur MLC 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 MLC et l'organisme reconnu MLC est *a priori* sans conséquence puisque l'organisme reconnu MLC doit lui-même faire preuve d'indépendance. Ces obligations ne vont néanmoins pas sans difficultés alors

que les inspecteurs MLC 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 reconnus et plus généralement les inspecteurs MLC.

Ad art. 38

L'objectif de cet article est d'entretenir un climat de confiance entre les inspecteurs MLC 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 MLC conformément à la norme A5.1.4 paragraphe 10. 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 MLC 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 MLC 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 MLC. L'intérêt collectif des gens de mer et de la sécurité maritime devant prévaloir sur le principe de confidentialité, l'inspecteur MLC 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. 39

La tenue d'un registre des inspections MLC, suggéré par le principe directeur B 5.1.2 paragraphe 5, facilite le contrôle de l'action des inspecteurs MLC. Ce registre s'inspire de celui déjà mis en place dans le cadre des inspections MLC prévues par les conventions de l'OMI.

Ad art. 40

Cet article qui transpose le principe directeur B5.1.1 paragraphe 2 de la Convention n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 41

Cet article transpose le principe directeur B5.1.3 paragraphe 6 de la Convention et a pour objectif de faciliter les échanges entre Etats parties à la Convention ou entre Etats membres de l'Union Européenne si différents.

Ad art. 42 à 46

La Convention a pour ambition de codifier et d'institutionnaliser des pratiques jusqu'alors informelles. L'article 42 synthétise la directive 2013/54/UE, article 5 paragraphe 1, la règle 5.1.5, paragraphe 1 et la norme A5.1.5 paragraphe 1. Le système de gestion des plaintes en interne est une formalité substantielle que tout navire doit instaurer et qui fera l'objet d'inspections MLC et le cas échéant de certification.

L'article 43 met en œuvre la règle 5.1.5, paragraphe 2 et la norme A5.1.5 paragraphe 3. La Convention emploie le terme « victimisation » qui ne reflète qu'une facette du harcèlement moral. Il a été choisi de ne pas employer ce terme de victimisation, dans la mesure où il n'a pas d'équivalent en droit luxembourgeois, mais de déterminer les « actes malveillants » auxquels la norme A5.1.5 paragraphe 3 fait référence, pour les interdire. Le traitement du harcèlement moral au travail est en pleine évolution au Luxembourg. La création du délit de harcèlement obsessionnel, par la loi du 5 juin 2009, insérant un article 442-2 dans le Code pénal en vue d'incriminer le harcèlement obsessionnel (Mémorial A n°134, du 15 juin 2009) ouvre la porte à la pénalisation du harcèlement moral. Par ailleurs, le harcèlement moral est actuellement réparé, au civil, sur base de l'article 1134 du Code civil (CSJ, 26 mai 2011, numéro 35822 du rôle) et fait l'objet de la convention collective du 25 juin 2009 déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 15 décembre 2009.

Ces bases légales pourraient évoluer par l'introduction d'une loi spécifique ou la modification du Code du travail.

La procédure établie à l'article a vocation à s'appliquer à défaut de procédure interne plus favorable aux gens de mer. Le droit d'être représenté par un représentant légal, prévu à l'article 46, s'ajoute à celui d'être accompagné par un autre marin pendant la procédure de plainte, issu de la Convention.

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.

Ad art. 47 et 48

La finalité de ces articles est de mettre en place un environnement inspirant confiance aux gens de mer et autres personnes afin de faciliter les dénonciations qui aiguilleront les inspections MLC.

Ces articles sont issus de la règle 5.1.5 paragraphe 3, de la norme A5.1.5 paragraphe 2 et du principe directeur B5.1.5 paragraphe 2 g). Le marin doit toujours pouvoir s'adresser à une autorité compétente extérieure au navire. Il peut s'agir du Commissaire ou encore des autorités de l'Etat du Port. Le Commissaire est responsable pour le traitement des plaintes, ce qui inclut leur analyse, la prise des mesures d'investigation et le cas échéant la prise des mesures administratives, conformément aux articles 14 et 15. Cependant, en cas de litige entre un marin et l'armateur concernant ses relations de travail, le Commissaire jouera le rôle de conciliateur. Le litige devra être porté devant le Tribunal du travail compétent.

La procédure de plainte externe s'inspire du principe directeur B5.1.4 paragraphe 3. Néanmoins, la confidentialité attachée à la plainte ne peut pas être maintenue dans tous les cas. A défaut, l'intervention du Commissaire serait complètement paralysée.

IV. Tableau de correspondance

Directive 2013/54/UE		Projet de règlement grand-ducal	
Art. 1 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.	Art. 3 Para 1	Le présent règlement énonce les mesures qui doivent être observées par l'Etat luxembourgeois visant à garantir qu'il s'acquitte de manière efficace des obligations qui lui incombent en tant qu'Etat du pavillon en ce qui concerne la mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006.
Art. 1 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.	Art. 4	Le présent règlement est sans préjudice du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil 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 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant le respect des obligations de l'Etat du Pavillon.
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	Art. 1	**Prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi**: les dispositions de la Convention, y inclus les passages de la Convention dont le contenu correspond aux dispositions figurant à l'annexe de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail

	2009/13/CE.		maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, ou de tout autre instrument du droit international, y compris du droit de l'Union Européenne, en vigueur au Luxembourg, applicable en matière de droit du travail maritime, les dispositions de la Loi concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer et plus généralement toute autre disposition ayant force obligatoire au Luxembourg en matière de droit du travail maritime ;
Art. 3 Para 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.	Art. 3 Para 2	Afin de garantir que les conditions de vie, de travail et d'emploi à bord des navires sont remplies au jour de leur immatriculation et sont maintenues par la suite, le Commissaire met en place un système efficace d'inspections et de certification sociale des navires prévu au chapitre III du présent règlement.
Art. 3 Para 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	Art. 2 Para 2	Par dérogation au paragraphe qui précède, les navires battant pavillon luxembourgeois, dont la jauge brute est inférieure à 200 et qui n'effectuent pas de voyages internationaux, sont exclus du champ d'application du présent règlement. Un règlement ministériel pourra préciser les modalités du contrôle et d'inspections MLC de ces navires.

	spécifiques relatives à de tels navires.		
Art. 3 Para 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.	Art. 1	**Inspecteurs MLC**: au titre du contrôle de l'Etat du pavillon : -les fonctionnaires et agents de l'Etat exerçant sous la tutelle du Ministre et habilités par celui-ci, dans des conditions de formation et de qualification définies par lui, à effectuer en toute ou partie des inspections MLC ou des missions de certification sociale ou les deux ainsi qu'à effectuer toutes les opérations nécessaires à ces tâches, *ou* -les organismes reconnus MLC et par extension les personnes affectées à des missions d'inspection MLC auprès desdits organismes reconnus habilités à effectuer en toute ou partie, pour le compte de l'Etat luxembourgeois, des inspections MLC ou des missions de certification sociale ou les deux ainsi qu'à effectuer toutes les opérations nécessaires à ces tâches.
		Art. 1	**Organisme reconnu MLC**: toute institution publique ou autre organisme, y compris celle d'un autre Etat Membre habilitée par le Ministre pour effectuer des inspections MLC pour le compte de l'Etat luxembourgeois.
		Art. 5	(1) Le Commissaire peut reconnaître des organismes comme satisfaisant aux conditions d'indépendance et de compétence pour assurer l'inspection MLC ou la certification sociale de ses navires ou les deux. (2) Sous réserve du paragraphe 4 du présent article, le Commissaire, aux fins d'habilitation, exige de l'organisme qu'il fasse la

			démonstration que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation : a. sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'habilitation. En suivant les principes directeurs B5.1.2, paragraphe 2 a) à d) de la Convention, le Commissaire exige de l'organisme qu'il démontre qu'il a la compétence et la capacité nécessaires sur les plans techniques et administratifs et en matière de gestion pour assurer un service de qualité dans les délais prescrits et que ses inspecteurs MLC respectent les conditions énumérées à l'Annexe I du présent règlement; b. il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs MLC via la démonstration de la mise en place d'un système adéquat ; c. il satisfait aux exigences d'indépendance. A ce titre, l'organisme apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'Etat sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme reconnu MLC démontre également laisser aux inspecteurs MLC une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination. (3) Le Commissaire apprécie les documents fournis à l'appui de la demande d'habilitation et vérifie que l'organisme fait la démonstration des conditions prescrites. Une circulaire fixe les documents qui doivent au minimum être fournis par l'organisme

			qui introduit une demande d'habilitation. Des pièces justificatives complémentaires sont demandées, par le Commissaire, si les conditions d'habilitation ne sont pas suffisamment caractérisées. (4) Le Commissaire vérifie que l'organisme reconnu MLC maintient les conditions ayant prévalu à son habilitation. Sur demande du Commissaire, l'organisme reconnu MLC lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées. (5) Tout changement substantiel de la structure de propriété, administrative ou managériale de l'organisme reconnu MLC doit faire l'objet d'une déclaration au Commissaire, le plus tôt possible et au plus tard dans le mois qui suit cette modification. (6) Les organismes habilités sur base du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil 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 sont réputés remplir les exigences posées au présent article dès lors qu'ils démontrent avoir connaissance des prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi et des exigences visées à l'Annexe I du présent règlement.
Art. 3 Para 3 Deuxième phrase	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	Art. 1er de la loi du 1er septembre 1988 relative à la responsabilité civile de l´Etat et	L´Etat et les autres personnes morales de droit public répondent, chacun dans le cadre de ses missions de service public, de tout dommage causé par le fonctionnement défectueux de leurs services, tant

	des navires battant le pavillon dudit État membre.	des collectivités publiques.	administratifs que judiciaires, sous réserve de l´autorité de la chose jugée.
		Art. 9	L'Etat luxembourgeois conserve la pleine responsabilité des inspections MLC menées par les inspecteurs MLC.
Art. 3 Para 3 Dernière phrase	La présente disposition est sans préjudice de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil (1).	Art. 4	précité
Art. 3 Para 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.36 Para 1	Le système de gestion de la qualité visé à l'article 35 garantit la mise en place d'une procédure appropriée par laquelle le Commissaire (1) […] d. fixe un référentiel normatif ayant pour objet de déterminer les objectifs et les normes encadrant le système d'inspection MLC et de certification sociale. Le référentiel fournit également des conseils et des recommandations dans le dessein d'aider et de guider les inspecteurs MLC 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 MLC et de certification sociale. Le référentiel est un document indicatif et susceptible d'évoluer suivant les évolutions réglementaires en cours ; e. instaure un système de vérification et de contrôle de l'action des organismes reconnus et des inspecteurs MLC 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 reconnus MLC ; b. des procédures de notification et de traitement des rapports par le Commissaire ; c. des audits périodiques des missions, y compris des inspections MLC, réalisées ; d. une évaluation du système interne de qualité des inspections MLC et de la certification sociale.
Art.3 Para 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.	Art.13 Para 6	L'inspecteur MLC vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de condition de travail et de vie des gens de mer en ce compris une copie de la Convention, 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 des conventions collectives applicables, l'accès pouvant être assuré par voie électronique.
Art.4 Para 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 vérifier la bonne mise en œuvre des passages pertinents de la MLC 2006, possède la formation, les compétences, les attributions, l'autorité	Art. 5	précité
		Art.36 Para 1	Le système de gestion de la qualité visé à l'article 35 garantit la mise en place d'une procédure appropriée par laquelle le Commissaire […] b. vérifie qu'en tout temps, les inspecteurs MLC possèdent et maintiennent des qualifications et une formation suffisantes au regard de leurs fonctions. Les compétences sont détaillées dans l'Annexe I du présent règlement.

	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.		
Art.4 Para 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.	Art.15 Para 3	Sans préjudice du paragraphe qui précède, tout inspecteur MLC, selon les modalités prévues à l'accord visé à l'article 7 s'il s'agit d'un organisme reconnu MLC, peut 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'Etat du port en vue de faire immobiliser le navire.
		Art.15 Para 4 et 5	(4) L'inspecteur MLC vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées, en respect de ses injonctions telles que données en application du paragraphe 1er du présent article, au plus tard à l'échéance du délai imparti, avant qu'une mainlevée des mesures administratives prises ne puisse être accordée par le Commissaire conformément au paragraphe suivant. (5) Le Commissaire lève les mesures administratives prises dès qu'il obtient la preuve que les anomalies relevées

			ont été redressées.
Art.4 Para 2 Première partie de phrase	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,	Art.15 Para 1	Tout inspecteur MLC peut exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti et selon les modalités prévues à l'accord visé à l'article 7 s'il s'agit d'un organisme reconnu MLC, 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.
Art.4 Para 2 Deuxième partie de phrase	et à effectuer des inspections à cet égard si l'État du port le lui demande	Art. 8	L' habilitation accordée pour effectuer les inspections autorise implicitement l'organisme reconnu MLC au minimum à prescrire la correction des lacunes ou violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer conformément aux articles 12 et suivants du présent règlement, et à effectuer les inspections dans ce domaine si l'Etat du port en fait la demande.
Art.4 Para 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	Art. 36	précité

	avec ces organismes et de contrôle de ceux-ci.		
Art.4 Para 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.	Ne requiert pas de transposition	
Art. 5 Para 1	Chaque État membre veille à ce que ses dispositions législatives ou réglementaires prévoient l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées.	Art. 42	Il est établi et mis en œuvre, à bord de tout navire, une procédure simple de plaintes à bord permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions pertinentes applicables en matière du droit du travail maritime.
		Art. 45	(1) En application de l'article 42, sauf procédure interne plus favorable, tout marin peut, dès que possible après la survenance de l'infraction alléguée aux règles relatives à ses conditions d'emploi, de travail et de vie à bord, soumettre une plainte à son responsable hiérarchique direct ou au chef de service, qui apporte une

			solution dans un délai de sept jours. (2) Si la plainte n'est pas résolue à la satisfaction du marin, ni par le responsable hiérarchique direct ni par le chef de service, 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. (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. (4) Nonobstant les paragraphes précédents, le marin peut directement introduire sa plainte soit devant le capitaine soit devant l'armateur, dès que possible après la survenance de l'infraction alléguée. 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. (6) Les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu sont enregistrées et une copie est remise aux gens de mer concernés.
Art.5 Para 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	Art.10 Para 3	Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, 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 MLC supplémentaire, sans notification préalable :

	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.		a. suite à une plainte, qui ne parait pas manifestement infondée, b. suite à un accident ou à un incident grave, c. 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, d. suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'Etat du port.
Art.5 Para 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.	Art.38 Para 2	Tout inspecteur MLC tient, dans la mesure du possible, confidentielle la source de toutes plaintes ou réclamations concernant un danger ou des défectuosités 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 MLC à la suite d'une plainte ou réclamation.
Art.6 Para 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	

V. Fiche financière

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

Le projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

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].

[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.

[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).

(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.

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.

([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).

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	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
M. SCHULZ	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.»