



## **Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006**

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 3
III.	Commentaire des articles	p. 4
IV.	Fiche financière	p. 4
V.	Fiche d'impact	p. 5
VI.	Texte coordonné	p. 9



## I. Exposé des motifs

Au Luxembourg, la Convention du travail maritime, 2006, (ci-après « la MLC 2006 ») a été approuvée par la loi du 10 juillet 2011, et est entrée en vigueur en date du 20 août 2013, après avoir obtenu un nombre de ratification suffisant. Dans la mesure où la MLC, 2006 a uniquement pour mission de 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 loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, et plus spécialement de son Titre 3. Toutefois, un projet de loi (projet 7329), qui tend à consolider les différents textes applicables en matière sociale devra permettre au Luxembourg de se doter d'une codification en matière sociale a été déposé à la Chambre des Députés en date du 29 juin 2018.

Au niveau européen, le dispositif international a été complété par les directives 2009/13/CE et 2013/54/UE.

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, a été transposée au Luxembourg 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. Elle a été modifiée par la Directive (UE) 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018, qui est en voie d'être transposée elle aussi par convention collective entre les partenaires sociaux luxembourgeois concernés.

La directive 2013/54/UE, transposée au Luxembourg par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime de 2006. Elle, tout comme le titre 5 de la MLC 2006, impose à l'autorité compétente de l'Etat du pavillon de mettre en place un système d'inspection et de certification de ses navires afin de lui permettre de détecter plus facilement et plus rapidement les insuffisances en matière sociale et de pallier ces dernières.

Le projet de règlement grand-ducal sous revue ajoute un paragraphe à l'article 25 du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité afin d'intégrer les amendements de 2016 à la MLC, 2006. Ces amendements sont entrés en vigueur le 08 janvier 2019, et ont été publiés au Luxembourg par l'arrêté grand-ducal du 14 décembre 2018 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux conventions internationales en matière maritime.

L'amendement en question concerne la possibilité de proroger un certificat venu à échéance pour une période maximale de 5 ans.



## 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 quatre-vingt-onzième session, qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close, le 19 juin 2003, et de la Convention du travail maritime, adoptée par la Conférence internationale du Travail (maritime) à sa quatre-vingt-quatorzième session qui s'est tenue à Genève le 7 février 2006 ;

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

Vu l'avis du Conseil d'État;

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

Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Il est ajouté un paragraphe 3 à l'article 25 du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006 prenant la teneur suivante:

« (3) Nonobstant l'article 23, lorsqu'il ressort d'une inspection MLC de renouvellement d'un certificat de travail maritime avant son échéance que le navire continue d'être conforme mais qu'un nouveau certificat ne peut pas être délivré et mis à disposition à bord immédiatement, le Commissaire ou un organisme reconnu MLC peut proroger et viser le certificat de travail maritime pour une durée n'excédant pas cinq mois à partir de la date d'échéance du certificat en cours. Le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir des dates prévues au paragraphe 2. »

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.





### III. Commentaire des articles

#### ***Ad art. 1<sup>er</sup>.***

Cet ajout transpose le premier amendement concernant la règle 5.1 de la Convention du travail maritime, 2006, issu des amendements de 2016 de la Convention du travail maritime. Il est ainsi ajouté un cas de prorogation du certificat de travail maritime dans l'hypothèse où une inspection MLC a été réalisée à l'issue positive mais que le certificat de travail maritime ne peut pas être remis avant l'expiration du certificat précédent. Dans ce cas, une prorogation d'un maximum de cinq mois peut être accordée soit par le Commissaire soit par l'organisme reconnu MLC. Le nouveau certificat est établi conformément au paragraphe 2, notamment en ce qui concerne la date de départ de sa durée de validité.

### IV. Fiche financière

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

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



## V. Fiche d'évaluation d'impact

### Mesures législatives et réglementaires

**Intitulé du projet:** Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006

**Ministère initiateur:** Ministère de l'Economie (Commissariat aux affaires maritimes)

**Auteur:** Mme Elisabeth RELAVE-SVENDSEN

**Tél.:** 2478-4453

**Courriel:** [cam@cam.etat.lu](mailto:cam@cam.etat.lu)

**Objectif(s) du projet:**

**Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s):** N.A.

**Date:** septembre 2019

### Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui:  Non:  <sup>1</sup>  
Si oui, laquelle/lesquelles: **Chambre de commerce, Chambre des salariés**  
Remarques/Observations: /
- Destinataires du projet:
  - Entreprises/Professions libérales: Oui:  Non:
  - Citoyens: Oui:  Non:
  - Administrations: Oui:  Non:
- Le principe « Think small first » est-il respecté?  
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)  
N.a.:<sup>2</sup>  Oui:  Non:   
Remarques/Observations: /
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire?  
Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?  
Oui:  Non:   
Oui:  Non:   
Remarques/Observations: /
- Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration

<sup>1</sup> Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

<sup>2</sup> N.a.: non applicable



- existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui:  Non:
- Remarques/Observations: /
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>3</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui:  Non:
- Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif<sup>4</sup> par destinataire) /
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui:  Non:
- N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? /
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui:  Non:
- N.a.:
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? /
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui:  Non:
  - N.a.:
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui:  Non:
  - N.a.:
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui:  Non:
  - N.a.:
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui:  Non:
- N.a.:
- Si oui, laquelle: /
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui:  Non:
- N.a.:
- Si non, pourquoi? /
11. Le projet contribue-t-il en général à une: Oui:  Non:
- a. simplification administrative, et/ou à une

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

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





b. amélioration de qualité réglementaire?

Oui:  Non:

Remarques/Observations: /

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites?

Oui:  Non:

N.a.:

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)?

Oui:  Non:

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système: /

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée?

Oui:  Non:

N.a.:

Si oui, lequel? /

Remarques/Observations: /

#### Egalité des chances

15. Le projet est-il:

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:

- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:

Si oui, expliquez de quelle manière: /

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:

Si oui, expliquez pourquoi: /

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui:  Non:

Si oui, expliquez de quelle manière: /

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ?

Oui:  Non:

N.a.:

Si oui, expliquez de quelle manière: /

#### Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ?

Oui:  Non:

N.a.:

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



18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre  
prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  
N.a.:

Oui:  Non:

---

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





## VI. Texte coordonné

### Règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'Etat du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006.

(Mémorial A – N° 95 du 4 juin 2015)

Présent projet: ajouts soulignés

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'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

#### Chapitre Ier Définitions

**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 tout 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 tout 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, y compris celles du 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 01/08/2015), conclue entre la Fedil Shipping, d'une part et les syndicats OGB-L et LCGB, d'autre part, ou tout autre règlement venant le remplacer;

**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 paraît 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 établi par le BIT ou le cas échéant par l'OMI et par le Commissariat, conformément à l'article 36 paragraphe 1er 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 consignée 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.

« (3) Nonobstant l'article 23, lorsqu'il ressort d'une inspection MLC de renouvellement d'un certificat de travail maritime avant son échéance que le navire continue d'être conforme mais qu'un nouveau certificat ne peut pas être délivré et mis à disposition à bord immédiatement, le Commissaire ou un organisme reconnu MLC peut proroger et viser le certificat de travail maritime pour une durée n'excédant pas cinq mois à partir de la date d'échéance du certificat en cours. Le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir des dates prévues au paragraphe 2. »

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 entraînent 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:

aux nouveaux navires, à la livraison;

lorsqu'un navire change de pavillon;

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:

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

c. et d. du présent paragraphe;

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;

le capitaine connaît les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière;

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 1er 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) n° 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 défauts 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 confiés 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'Économie 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 le 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 le 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.