



Projet de règlement grand-ducal concernant le respect des obligations de l'Etat du pavillon

I.	Exposé des motifs	p. 2-3
II.	Texte du projet de règlement grand-ducal	p. 4-5
III.	Commentaire des articles	p. 6-7
IV.	Tableau de correspondance	p. 8
V.	Fiche financière	p. 8



I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2009/21/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon.

Le troisième paquet sur la sécurité maritime

Après les accidents de l'Erika et du Prestige, l'Union européenne a rapidement adopté une série de mesures visant à protéger l'Europe contre les risques d'accidents et de pollutions maritimes.

En novembre 2005, la Commission européenne a présenté un troisième paquet de mesures relatives à la sécurité maritime s'articulant autour de deux axes majeurs : (i) la prévention renforcée des accidents et des pollutions maritimes et (ii) le traitement des conséquences des accidents maritimes.

La directive 2009/21/CE constitue une des mesures phares de ce troisième paquet relatif à la sécurité maritime en visant à ce que les Etats membres assument avec plus d'efficacité et de cohérence leurs responsabilités en tant qu'Etat du pavillon.

Le contenu de la directive 2009/21/CE

La directive se base sur le cadre juridique développé au niveau international dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement contre la pollution maritime. Elle vise à remédier à un dysfonctionnement constaté par la Commission : le niveau effectif de sécurité et de prévention de la pollution des navires varie considérablement d'un pavillon à l'autre et pallie à l'absence d'un cadre communautaire permettant une application harmonisée des conventions de l'OMI (Organisation maritime internationale) par les Etats membres.

La directive s'adresse à l'Administration de l'Etat dont le navire bat le pavillon et participe à renforcer les obligations et responsabilités des Etats dans le respect des conventions internationales maritimes pertinentes en la matière. Ainsi, impose-t-elle à l'administration concernée d'effectuer certains contrôles en matière de sécurité maritime avant d'autoriser l'exploitation du navire. La directive prévoit également que lorsque l'administration est informée qu'un navire battant pavillon de l'Etat membre concerné a été retenu dans un Etat du port, elle doit conformément aux procédures en place, s'assurer que le navire est mis en conformité avec les conventions internationales applicables.

La directive impose en outre des mesures complémentaires parmi lesquelles la certification de type ISO des administrations maritimes, le développement d'une base de données qui aidera les Etats membres et la Commission dans l'exercice de leurs responsabilités de gestion et de contrôle des flottes européennes, ainsi qu'une participation des Etats membres aux audits de l'OMI.



La mise en œuvre de la directive 2009/21/CE au Luxembourg

Initialement, le Gouvernement, tenu de mettre en œuvre les différentes directives du paquet « Erika III », souhaitait profiter de l'occasion pour procéder à une refonte de la loi de base du 9 novembre 1990 afin de revoir en particulier certains aspects ayant trait à la sécurité maritime, dont les questions de la responsabilité de l'Etat et les relations de ce dernier avec les organismes agréés agissant en son nom et pour son compte lors des inspections et de la certification des navires.

Suite à l'avis de la Chambre de Commerce en date du 24 novembre 2011, il a été décidé de retirer le projet de loi n° 6323 sur la sécurité maritime et de transposer la directive 2009/21/CE par le présent projet de règlement grand-ducal.

Ce projet se limite donc à la transposition « de la directive et rien que la directive ». Pour autant, le Gouvernement reste persuadé de la nécessité de revoir le cadre légal de 1990, afin de doter le Luxembourg d'un corps de règles moderne, cohérent et le plus complet possible. Dès lors, il est prévu d'aborder ces questions lors de la mise en œuvre de la Convention du travail maritime, 2006.

En ce qui concerne la transposition proprement dite de la directive, il faut relever que le Luxembourg a d'ores et déjà ratifié l'ensemble des conventions internationales maritimes pertinentes sur lesquelles se fonde la directive 2009/21/CE et se conforme aux règles de l'Organisation maritime internationale en matière de sécurité maritime.

Le cadre législatif existant permet notamment:

- de s'assurer que le navire satisfait à toutes les conditions pour obtenir le droit de battre son pavillon (les navires doivent notamment être munis de certificats de conformité quant aux règles de construction, d'armement,...) ;
- un contrôle régulier des navires en ce qui concerne leurs inspections, le respect des procédures, les immobilisations, les rapports et leur suivi ;
- de sanctionner les infractions constatées ;
- une gestion et une conservation des différentes informations relatives aux navires immatriculés ou ayant été immatriculés au registre public.

Enfin, le Commissariat aux affaires maritimes dispose déjà depuis 2000, sur une base volontaire, d'un système de gestion d'assurance de la qualité. Il a été l'une des premières administrations maritimes en Europe et la première administration du Luxembourg à obtenir une certification de type ISO. Abstraction faite des adaptations régulières qu'un tel système requiert, la mise en œuvre de la directive ne devrait, en pratique, pas poser de problème majeur.

Il ne s'agit donc pas d'adopter à proprement parler de nouvelles règles contenant de nouvelles contraintes, mais de mettre en œuvre certaines dispositions de la directive qui tendent à assurer que les règles en vigueur soutiennent effectivement l'action plus générale de sécurité maritime, de protection des mers et de l'environnement.

Au vu de ce qui précède et afin de ne pas retarder d'avantage la transposition de la directive qui ne crée pas vraiment de nouvelles obligations pour le Luxembourg, il est proposé d'invoquer 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 directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon ;

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés ayant été demandés;

Vu l'article 2, paragraphe 1er 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 du Commerce extérieur et, après délibération du Gouvernement en Conseil ;

A r r ê t o n s :

Art. 1^{er} Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par:

1. navire luxembourgeois : un navire immatriculé au registre maritime public luxembourgeois;
2. organisme agréé : un organisme agréé conformément au Règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte) ou toute version ultérieure de ce règlement;
3. certificats : les certificats légaux qui sont délivrés conformément aux conventions internationales pertinentes;
4. conventions internationales: les conventions internationales maritimes en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg;
5. OMI : Organisation maritime internationale;
6. audit de l'OMI: un audit mené conformément aux dispositions de la résolution A.974 (24) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 1er décembre 2005, dans sa version actualisée;
7. ministre : le membre du Gouvernement ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

Art. 2. Afin de garantir que les obligations du Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon, sont accomplies de manière efficace et cohérente et afin de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution par les navires luxembourgeois, le commissaire aux affaires maritimes, avant d'autoriser l'exploitation d'un navire battant pavillon luxembourgeois, prend les mesures nécessaires afin de vérifier que le navire satisfait aux règles et réglementations internationales applicables. En particulier, il vérifie, par tous moyens raisonnables et suivant les procédures du Commissariat aux affaires maritimes, les antécédents du navire en matière de sécurité.

Il consulte, si nécessaire, l'Etat du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés.



Chaque fois qu'un autre Etat du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment pavillon luxembourgeois, le commissaire aux affaires maritimes fournit rapidement à l'Etat du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur des anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

Art. 3. Lorsque le commissaire aux affaires maritimes est informé qu'un navire battant pavillon luxembourgeois est immobilisé dans un Etat du port, il supervise, conformément aux procédures du Commissariat aux affaires maritimes, la mise en conformité du navire luxembourgeois avec les conventions internationales pertinentes.

Art. 4. Le commissaire aux affaires maritimes conserve et rend aisément accessibles les informations suivantes :

1. caractéristiques du navire (nom, numéro OMI, etc.);
2. date des visites effectuées, y compris, le cas échéant, des visites supplémentaires, ainsi que des audits;
3. identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;
4. identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port et des dates des inspections;
5. résultat des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (anomalies : oui ou non, immobilisations : oui ou non) ;
6. informations concernant les accidents maritimes;
7. identité des navires qui ont cessé de battre le pavillon luxembourgeois au cours des douze derniers mois.

Art. 5. 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.

Si le Luxembourg figure sur la liste noire ou figure, pendant deux années consécutives, sur la liste grise publiée dans le plus récent rapport annuel du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port, (ci-après dénommé «Mémoire») le ministre doit fournir à la Commission européenne un rapport sur les performances nationales en tant qu'Etat du pavillon, au plus tard quatre mois après la publication du rapport du Mémoire. Ce rapport répertorie et analyse les principales causes de la non-conformité ayant entraîné les immobilisations, ainsi que les anomalies ayant donné lieu à l'inscription sur la liste noire ou grise.

Art. 6. Le ministre prend les mesures nécessaires pour que le Commissariat aux affaires maritimes soit soumis à un audit de l'OMI au moins une fois tous les sept ans, sous réserve d'une réponse positive de l'OMI à la demande introduite.

Il rend les résultats accessibles sur demande aux personnes pouvant faire valoir un intérêt légitime et en respectant toutes les règles applicables en matière de confidentialité. Le présent article arrive à expiration au plus tard le 17 juin 2017, ou à une date antérieure si un système d'audit obligatoire des Etats membres de l'OMI est entré en vigueur.



III. Commentaire des articles

Ad. Art 1^{er}

Cet article donne la définition des termes utilisés dans le règlement grand ducal et n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad. art. 2

Cet article porte sur les exigences que doit respecter l'Etat du pavillon avant d'autoriser l'exploitation d'un navire.

Ainsi, le commissaire aux affaires maritimes doit-il vérifier, avant de permettre son exploitation, qu'un navire autorisé à battre pavillon luxembourgeois, est bien conforme aux règles et réglementations internationales en la matière. Il doit, en particulier, contrôler les antécédents du navire en matière de sécurité. L'article renvoie aux procédures internes du Commissariat aux affaires maritimes.

Ces procédures existent et font l'objet d'audits réguliers dans le cadre de la certification du Commissariat (actuellement le Commissariat est certifié selon la norme ISO 9001:2008). Si nécessaire, l'État du pavillon précédent peut être consulté. L'article 2 prévoit également, dans le même contexte, la possibilité d'un échange d'informations entre administrations maritimes relatives à la sécurité des navires.

Ad. art. 3

L'article 3 vise le cas où un navire est détenu par une autorité étrangère. Plusieurs conventions internationales respectivement les directives européennes en matière de contrôle énoncent les principes applicables en la matière. La supervision de la mise en conformité du navire par l'Etat du pavillon est prévue dans les procédures du Commissariat aux affaires maritimes et s'inscrit dans le système d'assurance de la qualité de l'administration.

Ad. art. 4

L'article 4 dresse une liste d'informations minimales qui doivent être disponibles au Commissariat aux affaires maritimes et qui devront être facilement rendues accessibles.

Ad. art. 5.

Cet article énonce le principe de la mise en place d'un système de gestion de la qualité par l'administration. Conformément à la directive, cette obligation est limitée à la partie opérationnelle des activités liées au statut d'Etat du pavillon. Le système actuellement en place au Commissariat aux affaires maritimes va au-delà en y incluant certaines procédures administratives et la maintenance du système informatique.

Le deuxième alinéa traite de l'hypothèse où le Luxembourg se retrouverait sur la liste noire du Mémorandum de Paris. Cette liste est dressée sur la base des inspections effectuées par l'Etat du port.

Elle se compose d'une liste blanche, d'une liste grise et d'une liste noire, cette dernière faisant état des mauvais éléments en matière de sécurité maritime. Elle fournit de nombreuses informations et met en lumière la performance des différents intervenants comme les sociétés de classification ou les Etats du pavillon. Si le Luxembourg, venait à figurer sur la liste noire



pendant plus de deux ans, le ministre devrait remettre un rapport circonstancié à la Commission européenne.

Ad. art. 6.

L'article 6 met à la charge du ministre, en tant qu'autorité de tutelle de l'administration, de veiller à ce que le Commissariat aux affaires maritimes soit soumis à un audit de l'OMI. Il faut souligner que la l'Union européenne joue un rôle précurseur en rendant dès maintenant obligatoire l'audit de l'OMI au niveau européen. Le commissariat s'était d'ailleurs porté volontaire pour un tel audit dès 2006 et a fait partie de la première vague d'administrations maritimes auditées par l'OMI en 2008 (08-13.09.2008).

Reprenant les dispositions de la directive, le présent article prévoit également une date limite d'application de cette disposition fixée au plus tard au 17 juin 2017 ou à une date antérieure en fonction de l'évolution de la réglementation internationale. En effet, l'OMI prévoit de rendre l'audit en question obligatoire pour tous ses Etats membres.



IV. Tableau de correspondance

Directive 2009/21/CE	Projet de RGD
Article 1	Article 2
Article 2	Non transposé
Article 3	Article 1
Article 4	Article 2
Article 5	Article 3
Article 6	Article 4
Article 7	Article 6
Article 8	Article 5
Article 9	Non transposé
Article 10	Non transposé
Article 11	Non transposé
Article 12	Non transposé
Article 13	Non transposé

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.