



**Projet de règlement grand-ducal transposant la 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 et abrogeant:**

**a) le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;**

**b) le règlement grand-ducal du 19 novembre 1999 transposant la directive 97/58/CE de la Commission du 26 septembre 1997 portant modification et complétant le règlement grand-ducal 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 ;**

**c) le règlement grand-ducal du 19 janvier 2004 portant modification 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 (directive 2001/105/CE).**

I.	Exposé des motifs	p. 2-5
II.	Texte du projet règlement grand-ducal	p. 6-13
III.	Commentaire des articles	p. 14-15
IV.	Tableau de correspondance	p. 16
V.	Fiche financière	p. 16



## I. Exposé des motifs

En vertu de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM) et des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), il appartient aux Etats parties à ces instruments de promulguer les dispositions législatives et réglementaires et de prendre toutes les autres mesures qui peuvent être nécessaires pour donner pleinement et entièrement effet à ces instruments de manière à ce que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin, les navires soient capables d'assurer le service auquel ils sont destinés, et que leurs équipages se composent de gens de mer compétents.

La loi du 9 novembre 1990 réservait seulement quelques articles aux modalités d'agrément et à la relation de travail des sociétés de classification, désignées dans ce projet et les textes européens comme « organismes agréés ». Dès 1994, la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 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 fournissait un premier cadre légal communautaire à la relation entre administrations maritimes et sociétés de classification. Ces dernières constituent des acteurs aussi importants qu'incontournables de la mise en œuvre des conventions internationales relatives à la sécurité maritime. La directive précitée a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises.

Etant donné que de nouvelles modifications ont dû y être apportées, il a été décidé d'une refonte des textes par souci de clarté. Au vu de la nature des dispositions de la directive 94/57/CE, il a semblé approprié d'opérer une refonte de ces dispositions dans deux actes juridiques communautaires différents, à savoir :

- la 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 ;
- le 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.

Ainsi, le projet de loi séparé sur la sécurité maritime intègre les dispositions pertinentes du règlement CE n°391/2009.

Le présent projet de règlement grand-ducal, quant à lui, transpose la directive 2009/15/CE et abroge par ailleurs les règlements ayant transposés les directives précédentes sur le même sujet.

Dans l'optique de la Communauté européenne, les organismes d'inspection et de visite des navires doivent être en mesure d'offrir leurs services dans l'ensemble de la Communauté et être en concurrence les uns avec les autres. Ils doivent également fournir des niveaux équivalents de sécurité et de protection de l'environnement.



C'est sur la base de ces considérations qu'il a paru judicieux d'établir et d'appliquer uniformément les normes professionnelles nécessaires dans l'ensemble de la Communauté européenne.

Ces objectifs sont poursuivis par l'adoption de mesures qui s'articulent autour des travaux de l'OMI en la matière. La Communauté développe ou complète éventuellement les normes de l'OMI.

Des critères minimaux pour l'agrément des organismes sont établis en vue de renforcer la sécurité des navires et de prévenir la pollution par ces derniers. Il a paru nécessaire de renforcer les critères minimaux énoncés dans la directive 94/57/CE.

Pour l'octroi d'un agrément initial aux organismes désireux d'être habilités à agir au nom des Etats membres, la conformité aux critères minimaux fixés par le règlement sera évaluée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée par la Commission, conjointement avec les Etats membres qui demandent l'agrément.

L'agrément ne devrait être octroyé que sur la base des performances de l'organisme en matière de qualité et de sécurité. Il convient de veiller à ce que la portée de cet agrément corresponde à tout moment à la capacité effective de l'organisme concerné. L'agrément devrait en outre tenir compte de la diversité des statuts juridiques et de la structure des organismes agréés, tout en continuant à garantir l'application uniforme des critères minimaux fixés par le présent règlement et l'efficacité des contrôles communautaires.

Quelle que soit sa structure, l'organisme qui sollicite l'agrément devra pouvoir fournir ses services dans le monde entier et ses entités juridiques devraient être responsables solidairement à l'échelle mondiale.

Il est important que le non-respect de ses obligations par un organisme agréé puisse donner lieu à une réaction rapide, efficace et proportionnée. L'objectif premier devrait être de corriger les insuffisances afin d'éliminer au plus tôt toute menace potentielle pour la sécurité et l'environnement. Il convient donc que soient conférés à la Commission européenne les pouvoirs nécessaires pour exiger que l'organisme agréé procède à l'action préventive et corrective nécessaire, et pour imposer des amendes ainsi que des astreintes comme mesures de coercition.

Conformément à l'approche à l'échelle de la Communauté, la décision de retirer l'agrément à un organisme qui ne respecte pas les obligations fixées dans le règlement, si les mesures précitées restent sans effet ou que l'organisme représente par ailleurs une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement, doit être prise au plan communautaire, et donc par la Commission, sur la base d'une procédure de comité. Il y aura donc un partage sinon une participation large à une décision de cette importance.

La surveillance permanente à posteriori des organismes agréés, pour évaluer leur conformité au règlement, peut être assurée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée. Par conséquent, cette tâche est confiée à la Commission européenne, en association avec l'Etat membre qui demande l'agrément, au nom de la Communauté.



Dans le cadre de leur mission de surveillance des activités menées par les organismes agréés, il est crucial que les inspecteurs de la Commission européenne aient accès aux navires et aux dossiers des navires quel que soit leur pavillon, afin de vérifier si les organismes agréés respectent les critères minimaux établis par le présent règlement pour tous les navires se trouvant dans leurs registres respectifs.

La capacité des organismes agréés d'identifier rapidement et de corriger les faiblesses de leurs règles, processus et contrôles internes est cruciale pour la sécurité des navires qu'ils inspectent et certifient. Il convient de renforcer cette capacité au moyen d'une entité d'évaluation et de certification de la qualité, qui devrait être indépendante d'intérêts politiques ou commerciaux, et qui puisse proposer une action commune en vue de l'amélioration continue de tous les organismes agréés et assurer une coopération fructueuse avec la Commission.

Les règles et procédures des organismes agréés constituent un facteur clé pour accroître la sécurité et prévenir les accidents et la pollution. Les organismes agréés se sont engagés dans un processus qui devrait aboutir à l'harmonisation de leurs règles et procédures. La législation communautaire devrait encourager et appuyer ce processus, sachant que ce dernier devrait avoir une incidence positive sur la sécurité maritime ainsi que sur la compétitivité de l'industrie navale européenne.

L'harmonisation des règles applicables aux organismes agréés en matière de conception, de construction et de visites périodiques des navires de commerce est un processus continu.

En conséquence, l'obligation de disposer d'un ensemble de règles propres ou la capacité avérée de le faire devrait être replacée dans le contexte de ce processus d'harmonisation et ne devrait pas constituer un obstacle aux activités des organismes agréés ou des candidats potentiels à l'agrément.

Les organismes agréés devraient être tenus de mettre à jour leurs normes techniques et de les faire appliquer de manière cohérente afin d'harmoniser les règles de sécurité et d'assurer une application uniforme des règles internationales à l'intérieur de la Communauté. Lorsque les normes techniques des organismes agréés sont identiques ou très semblables, il convient d'envisager, dans les cas appropriés, la reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, l'équipement et les éléments constitutifs, en prenant comme référence les normes les plus exigeantes et les plus rigoureuses.

Bien que chaque organisme agréé doive, en principe, être tenu pour responsable uniquement et exclusivement pour les parties qu'il certifie, la responsabilité des organismes agréés et des fabricants suivra les conditions convenues ou, selon le cas, le droit applicable dans chaque cas particulier.

La transparence et l'échange d'informations entre parties intéressées, ainsi que le droit d'accès du public à l'information, étant des outils fondamentaux pour éviter les accidents en mer, les organismes agréés devraient fournir aux autorités de contrôle de l'Etat du port toutes les informations statutaires nécessaires relatives aux navires figurant dans leur registre et les mettre à la disposition du grand public.



Dans le but d'éviter que les navires changent de classe pour se soustraire aux réparations nécessaires, les organismes agréés devraient échanger entre eux toutes les informations utiles concernant les conditions applicables aux navires qui changent de classe, et faire participer l'Etat du pavillon si nécessaire.

La protection des droits de propriété intellectuelle des acteurs du secteur maritime, y compris des chantiers navals, des équipementiers et des propriétaires de navires, ne devrait pas affecter les opérations commerciales habituelles ni les services contractuellement convenus entre ces parties.

L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil devrait apporter l'appui nécessaire pour assurer l'application du règlement.

Les mesures que les Etats membres doivent observer dans leurs relations avec les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires sont énoncées dans la directive 2009/15/CE que le présent projet de règlement se propose de transposer en droit luxembourgeois.

Enfin, l'annexe du présent projet reprend l'annexe du règlement CE n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires. Celle-ci définit les critères minimaux que les organismes agréés doivent respecter pour obtenir, respectivement, conserver l'agrément. A l'origine, ces critères figuraient dans la directive "mère" (94/57/CE) et faisaient partie intégrante du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant celle-ci. Dans la mesure où le présent projet abroge ce règlement grand-ducal, les auteurs ont décidé d'intégrer ces critères dans l'annexe du présent projet.



## 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 maritime luxembourgeois ;

Vu la 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 ;

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

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de L'Economie et du Commerce extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

### Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le présent règlement énonce les mesures qui doivent être observées par l'Etat luxembourgeois dans ses relations avec les organismes habilités autorisés par le ministre à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. Cela inclut l'élaboration et la mise en œuvre de prescriptions de sécurité relatives à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande des navires relevant du champ d'application des conventions internationales.

**Art. 2.** Aux fins du présent règlement, on entend par:

- Navire: un navire relevant du champ d'application des conventions internationales;
- Navire battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté européenne: un navire immatriculé dans un Etat membre de la Communauté européenne et battant pavillon de cet Etat membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des « navires battant pavillon d'un pays tiers »;
- Inspections et visites: les inspections et les visites obligatoires en vertu des conventions internationales;





- Conventions internationales: la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1<sup>er</sup> novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI- 2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes dûment publiés;
- Organisme: une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous son contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement;
- Contrôle: aux fins de la définition d'organisme, les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui, séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement;
- Organisme agréé: un organisme agréé conformément au règlement (CE) n° 391/2009 ou toute version ultérieure de ce règlement;
- Ministre: le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions;
- Autorisation: un acte en vertu duquel le ministre autorise un organisme agréé;
- Certificat réglementaire: un certificat délivré par un Etat du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales;
- Règles et procédures: les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, à la construction, à l'équipement, à l'entretien et à la visite des navires;
- Certificat de classification: un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé;
- Certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge: le certificat prévu par le protocole de 1988 modifiant la convention SOLAS, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI);
- Autorités de l'Etat du port: les autorités maritimes de l'Etat du port dans lequel se trouve le navire, chargées de l'inspection des navires.

### **Art. 3.**

1. En assumant les responsabilités et les obligations incombant au Luxembourg en sa qualité d'Etat du pavillon aux termes des conventions internationales, le commissaire aux affaires maritimes agit en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847 (20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les Etats de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.



2. Le commissaire aux affaires maritimes approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption.

Toutefois, pour ce qui est du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge, ces tâches peuvent être confiées à un organisme privé agréé par le ministre et ayant des compétences suffisantes et un personnel qualifié pour effectuer, au nom du Luxembourg des travaux spécifiques d'évaluation de la sécurité en matière de radiocommunications.

3. Le présent article ne concerne pas la certification d'éléments spécifiques de l'équipement des navires.

#### **Art.4.**

1. A la demande du ministre, le commissaire aux affaires maritimes établit une convention de travail avec l'organisme agréé.

2. La convention de travail règle de façon non discriminatoire les tâches et les fonctions précises assurées par les organismes agréés et comprend au minimum

- a) les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739(18) de l'OMI concernant les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/Circ. 710 et MEPC/Circ. 307 relatifs au modèle d'accord pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration, à l'exception des dispositions relatives à la responsabilité financière qui sont fixées par les articles 50 et 51 de la loi sur la sécurité maritime.
- b) les dispositions relatives à un audit périodique, par l'administration ou par une instance extérieure impartiale désignée par l'administration, des tâches que les organismes exécutent en son nom, comme visé à l'article 5, paragraphe 1;
- c) la possibilité de soumettre les navires à des inspections aléatoires et approfondies;
- d) les dispositions relatives à la notification obligatoire d'informations essentielles concernant la flotte des navires inscrits dans son registre de classification, ainsi que les modifications, les suspensions et les retraits de classe.

3. Pour les tâches déléguées, l'accord ou le dispositif juridique équivalent peut exiger que l'organisme agréé ait un représentant local doté de la personnalité juridique sur le territoire luxembourgeois.

4. Le commissaire aux affaires maritimes fournit à la Commission européenne des informations précises concernant la convention de travail établie conformément au présent article.





### **Art.5.**

1. Le ministre s'assure que les organismes agréés et autorisés au Luxembourg accomplissent effectivement et de façon satisfaisante les tâches leur étant confiées.
2. Afin d'exécuter la tâche visée au paragraphe 1, il charge le commissaire aux affaires maritimes, au minimum selon une périodicité bisannuelle du contrôle de chaque organisme agréé et autorisé au Luxembourg et communique aux autres Etats membres et à la Commission européenne un rapport concernant les résultats de cette surveillance, au plus tard le 31 mars de l'année suivant l'année au cours de laquelle la surveillance a été réalisée.

**Art. 6.** Dans l'exercice des droits et obligations d'inspection du Luxembourg en sa qualité d'Etat du port, le commissaire aux affaires maritimes signale à la Commission européenne et aux autres Etats membres lorsqu'il découvre que des certificats réglementaires valides ont été délivrés par des organismes agréés agissant au nom de l'Etat du pavillon à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales, ou lorsqu'ils constatent une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat, et ils en informent l'Etat du pavillon concerné. Seuls les cas de navires qui constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou qui témoignent d'un comportement particulièrement négligent de la part des organismes agréés sont signalés aux fins du présent article. L'organisme agréé concerné est informé du cas constaté au moment de l'inspection initiale afin qu'il puisse prendre immédiatement les mesures de correction appropriées.

### **Art.7.**

1. Lors de l'immatriculation d'un navire au registre public maritime luxembourgeois, le commissaire aux affaires maritimes s'assure que le navire est conçu, construit, équipé et entretenu conformément aux règles et aux procédures concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande établies par un organisme agréé.
2. Le commissaire aux affaires maritimes peut décider d'avoir recours à des règles qu'il considère comme équivalentes aux règles et aux procédures d'un organisme agréé, uniquement à condition de notifier immédiatement ces règles à la Commission, conformément à la procédure définie dans la directive 98/34/CE, ainsi qu'aux autres Etats membres, et à condition que ni un Etat membre ni la Commission ne s'y opposent et qu'il ne soit constaté, par l'application de la procédure de réglementation visée à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2009/15/CE qu'elles ne sont pas équivalentes.
3. Le commissaire aux affaires maritimes coopère avec les organismes agréés et autorisés au développement des règles et des procédures de ces organismes agréés. Il se concerta avec les organismes agréés autorisés en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales.



**Art. 8.** Les règlements grand-ducaux suivants sont abrogés:

- a) le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;
- b) le règlement grand-ducal du 19 novembre 1999 transposant la directive 97/58/CE de la Commission du 26 septembre 1997 portant modification et complétant le règlement grand-ducal 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 ;
- c) le règlement grand-ducal du 19 janvier 2004 portant modification 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 (directive 2001/105/CE).

**Art. 9.** Notre Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

## **ANNEXE**

### **CRITERES MINIMAUX APPLICABLES AUX ORGANISMES AFIN D'OBTENIR OU DE CONTINUER A BENEFICIER DE L'AGREMENT COMMUNAUTAIRE ET L'AUTORISATION DU MINISTRE**

#### **A. CRITERES MINIMAUX GENERAUX**

1. Un organisme agréé doit avoir la personnalité juridique dans l'Etat où il est implanté. Sa comptabilité doit être certifiée par des auditeurs indépendants.
2. L'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation de la conception et de la construction des navires de commerce.
3. L'organisme agréé doit disposer en permanence d'un personnel d'encadrement, technique, d'assistance et de recherche proportionné à la flotte inscrite dans sa classification, à sa composition et à la participation de l'organisme à la construction et à la conversion des navires. L'organisme agréé doit être capable d'affecter à tous les lieux de travail, en fonction des besoins, des moyens et du personnel proportionnés aux tâches à effectuer conformément aux critères minimaux généraux visés aux points 6 et 7 et aux critères minimaux spécifiques visés à la partie B.



4. L'organisme agréé doit avoir et appliquer un ensemble de règles et de procédures exhaustives, qui lui sont propres, ou la capacité avérée de le faire, concernant la conception, la construction et les visites périodiques des navires de commerce, possédant la qualité de normes internationalement reconnues. Elles doivent être publiées, continuellement mises à jour et améliorées au moyen de programmes de recherche et de développement.
5. Le registre des navires de l'organisme agréé doit être publié annuellement ou conservé dans une base de données électronique accessible au public.
6. L'organisme agréé ne doit pas être sous le contrôle de propriétaires ou de constructeurs de navires, ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. Les recettes de l'organisme agréé ne dépendent pas de manière significative d'une seule entreprise commerciale. L'organisme agréé n'effectue pas de tâches réglementaires ou de classification s'il est lui-même le propriétaire ou l'exploitant du navire ou s'il a des liens professionnels, personnels ou familiaux avec ce propriétaire ou cet exploitant. Cette incompatibilité s'applique également aux inspecteurs employés par l'organisme agréé.
7. L'organisme agréé doit agir conformément aux dispositions de l'annexe de la résolution A.789(19) de l'OMI concernant les spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats, dans la mesure où lesdites dispositions relèvent du champ d'application du présent règlement.

## B. CRITÈRES MINIMAUX SPECIFIQUES

1. L'organisme agréé doit assurer, grâce à ses inspecteurs exclusifs ou, dans des cas exceptionnels et dûment justifiés, aux inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés, une couverture mondiale.
2. L'organisme agréé doit être régi par un code de déontologie.
3. L'organisme agréé doit être géré et administré de manière à garantir la confidentialité des informations exigées par l'administration.
4. L'organisme agréé doit fournir toute information utile à l'administration et à la Commission ainsi qu'aux parties intéressées. FR 28.5.2009 Journal officiel de l'Union européenne L 131/19
5. L'organisme agréé, ses inspecteurs et le personnel technique qu'il emploie exécutent leurs tâches sans porter atteinte aux droits de propriété intellectuelle des chantiers navals, des équipementiers et des propriétaires de navires, y compris les brevets, les licences, le savoir-faire ou tout autre type de connaissance dont l'utilisation est juridiquement protégée au niveau international, communautaire ou national; l'organisme agréé, les inspecteurs et le personnel technique qu'il emploie ne peuvent en aucun cas, et sans préjudice des pouvoirs d'évaluation



des Etats membres et de la Commission, en particulier au titre de l'article 9, transmettre ou divulguer des informations présentant un intérêt d'un point de vue commercial qui auraient été obtenues dans le cadre de leurs activités d'inspection, de vérification et de surveillance de nouvelles constructions ou de navires en réparation.

6. La direction de l'organisme agréé doit définir et documenter sa politique et ses objectifs en matière de qualité ainsi que son attachement à ces objectifs et doit s'assurer que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de l'organisme. La politique de l'organisme agréé doit se fonder sur des objectifs et des indicateurs de performance en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

7. L'organisme agréé doit faire en sorte:

- a) que ses règles et procédures soient établies et maintenues de manière systématique;
- b) que ses règles et procédures soient respectées, un système interne étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport à ces règles et procédures;
- c) que les normes du travail réglementaire pour lequel l'organisme agréé est habilité soient respectées, un système interne étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport au respect des conventions internationales;
- d) que les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par l'organisme agréé soient définis et documentés;
- e) que tous les travaux soient effectués sous contrôle;
- f) qu'un système de supervision permette de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif employés par l'organisme agréé;
- g) que les inspecteurs possèdent des connaissances approfondies du type particulier de navire sur lequel ils effectuent leurs travaux correspondant à la visite spécifique à effectuer, ainsi que des exigences applicables en la matière;
- h) qu'un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances soit mis en place;
- i) que des enregistrements soient tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement;
- j) qu'un système général d'audits internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées, soit maintenu;



- k) que les inspections et les visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, auxquelles l'organisme agréé est habilité à procéder, soient effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution A.948(23) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;
  - l) que des modalités claires et directes en matière de responsabilité et de contrôle soient définies entre les services centraux et régionaux de l'organisme agréé, ainsi qu'entre les organismes agréés et leurs inspecteurs.
8. L'organisme agréé doit avoir élaboré et mis en œuvre et doit maintenir un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues et conforme aux normes EN ISO/IEC 17020:2004 (organismes de contrôle) et EN ISO 9001:2000 (systèmes de gestion de la qualité, exigences), telles qu'interprétées et certifiées par l'entité d'évaluation et de certification de la qualité visée à l'article 11, paragraphe 1 du règlement CE 391/2009.
9. Les règles et procédures de l'organisme agréé doivent être mises en œuvre de telle manière que l'organisme est toujours en mesure d'aboutir, à partir de ses propres connaissances directes et appréciations, à une déclaration fiable et objective sur la sécurité des navires concernés, au moyen de certificats de classification, sur la base desquels les certificats statutaires peuvent être délivrés.
10. L'organisme agréé doit posséder les moyens nécessaires pour évaluer, aux fins de certification — par le recours à des professionnels qualifiés et en application des dispositions énoncées dans l'annexe de la résolution A.913 (22) de l'OMI concernant les directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (code ISM) par les administrations — la mise en œuvre et le maintien du système de gestion de la sécurité, tant à terre qu'embarqué.
11. Des représentants de l'administration et d'autres parties concernées doivent pouvoir prendre part à l'élaboration des règles et des procédures de l'organisme agréé.



### III. Commentaire des articles

**Ad. art. 1er.** L'article premier énonce l'objet du règlement concernant l'observation des mesures par l'Etat luxembourgeois dans ses relations avec les organismes agréés.

**Ad. art.2.** L'article 2 reprend les définitions en y ajoutant celle du ministre qui vise le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.

**Ad. art.3.** L'article 3 paragraphe 1, énonce une disposition-clé en précisant que le commissaire aux affaires maritimes agit en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la résolution A.847 (20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les Etats de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.

Alors que le présent projet de règlement suit au plus près la directive européenne, il est à noter que le paragraphe 2 de l'article 3 de celle-ci n'est pas transposé dans la mesure où le principe figure à l'article 37 du projet de loi sur la sécurité maritime.

La délivrance des certificats d'exemption est une prérogative réservée au commissaire aux affaires maritimes. Le paragraphe 2 précise que le commissaire aux affaires maritimes approuve dans tous les cas la délivrance initiale des certificats d'exemption. La délivrance du certificat de sécurité des radiocommunications pour navires de charge peut être confiée à un organisme privé, agréé par le ministre, pourvu qu'il dispose des compétences nécessaires.

**Ad. art.4.** L'article 4 concerne plus spécifiquement la convention de travail entre le commissariat et les organismes agréés. Ce règlement avec la directive se limite à renvoyer aux dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A.739(18) de l'OMI concernant les directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/Circ. 710 et MEPC/Circ. 307 relatifs au modèle d'accord pour l'habilitation des organismes agréés agissant au nom de l'administration, à l'exception des dispositions financières qui sont fixées dans le projet de loi relatif à la sécurité maritime. Les autres dispositions de cet article sont reprises telles quelles de la directive.

**Ad. art.5.** La directive prévoit que les Etats s'assurent que les organismes agréés agissant en son nom, accomplissent effectivement les tâches qui y sont énoncées. Cet article propose de fixer cette responsabilité au niveau du ministre qui a autorisé l'organisme agréé et qui dispose de la prérogative de retirer cette autorisation. Il est évident qu'il s'appuiera sur le travail du commissariat aux affaires maritimes qui a un suivi concret des dossiers des navires. L'administration est en charge du contrôle du travail des organismes agréés.

**Ad. art.6.** L'article 6 vise les devoirs du commissariat en sa qualité d'Etat du port. Cette disposition peut paraître surprenante considérant que le Luxembourg ne dispose pas d'un port maritime. Cette compétence, certes plutôt hypothétique que concrète, est néanmoins donnée en droit dans la mesure où elle vise la fréquentation du Port de Mertert par des navires de type fluvio-maritime, hypothèse purement théorique.



**Ad. art.7.** Les paragraphes 1 et 3 de cet article ne requièrent pas de commentaires. Le paragraphe 2 vise le cas des règles “équivalentes” auxquels le commissaire aux affaires maritimes peut recourir sous réserve de l’observation des procédures visées par la directive 98/34/CE.

**Ad. art. 8 et 9.** Ces articles ne requièrent pas de commentaires.





#### IV. Tableau de correspondance

Directive 2009/15/CE	Projet de RGD
Article 1	Article 1
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Non transposé
Article 5	Article 4
Article 6	Non transposé
Article 7	Non transposé
Article 8	Non transposé
Article 9	Article 5
Article 10	Article 6
Article 11	Article 7
Article 12	Non transposé
Article 13	Non transposé
Article 14	Non transposé
Article 15	Non transposé
Article 16	Non transposé
Annexe I	Non transposé
Annexe II	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.