Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Date de création : 07-01-2025

Projet de loi 7329

Projet de loi portant modification :
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
2° du Code de la consommation ;
3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;
5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Date de dépôt : 29-06-2018
Date de l'avis du Conseil d'État : 10-10-2023

Le document « 7329_24_Dossier_parlementaire » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
29-06-2018	Déposé	7329/00	4
17-10-2018	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi, sur le projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles, sur le projet de règlement grand-ducal abrogeant le [...]	7329/01	265
12-12-2018	Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi, sur le projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles, sur le projet de règlement grand-ducal abrogeant le [...]	7329/02	278
25-03-2020	Avis du Conseil d''État (24.3.2020)	7329/03	287
08-10-2020	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (27) de la reunion du 8 octobre 2020	27	331
22-10-2020	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (01) de la reunion du 22 octobre 2020	01	348
12-11-2020	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (02) de la reunion du 12 novembre 2020	02	363
19-11-2020	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (03) de la reunion du 19 novembre 2020	03	379
14-01-2021	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (10) de la reunion du 14 janvier 2021	10	395
21-01-2021	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (12) de la reunion du 21 janvier 2021	12	412
29-04-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace	7329/04	429
23-09-2022	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (19.9.2022)	7329/05	554
10-10-2023	Avis complémentaire du Conseil d'État (10.10.2023)	7329/06	557
18-01-2024	Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme Procès verbal (03) de la reunion du 18 janvier 2024	03	570
12-02-2024	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme	7329/07	597
22-04-2024	Deuxième avis complémentaire de la Chambre de Commerce (18.4.2024)	7329/08	666
25-06-2024	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (25.6.2024)	7329/09	669
27-06-2024	Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme Procès	16	673

Date	Description	Nom du document	Page
	verbal (16) de la reunion du 27 juin 2024		
06-12-2024	Rapport de commission(s) : Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme Rapporteur(s) : Madame Simone Beissel	7329/10	680
09-12-2024	Corrigendum (9.12.2024) Ce document annule et remplace le document parlementaire N°7329/10 Rapport de la Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme (5.12.2024)	7329/10A	836
10-12-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°51 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote 3 - Projet de loi N°7329	992
10-12-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°51 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - Projet de loi N°7329	995
20-12-2024	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-12-2024) Evacué par dispense du second vote (20-12-2024)	7329/11	1083
	Résumé du dossier	Résumé	1085

7329/00

N° 7329

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

P R O J E T D E L O I

portant modification

- **de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,**
- **du Code de la consommation,**
- **de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,**
- **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et**
- **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

* * *

(Dépôt: le 29.6.2018)

SOMMAIRE:

		page
1)	Arrêté Grand-Ducal de dépôt (1.6.2018)	2
2)	Exposé des motifs	2
3)	Texte du projet de loi	6
4)	Projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles	63
5)	Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins	64
6)	Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires	65
7)	Commentaire des articles	66
8)	Fiche financière	123
9)	Fiche d'évaluation d'impact	124
10)	Textes coordonnés	127

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre de l'Économie est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification

– de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
– du Code de la consommation,
– de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
– de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
– de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Palais de Luxembourg, le 1er juin 2018

Pour le Ministre de l'Économie,
La Secrétaire d'État,
Francine CLOSENER

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

La Convention du travail maritime, adoptée en février 2006 (ci-après la « Convention »), a pour objet de rassembler et de réviser les trente-sept conventions auxquelles s'ajoutent des recommandations issues des travaux de l'Organisation internationale du travail (OIT) en matière de droit social maritime depuis 1920. Saluée comme un « événement dans l'histoire du travail » par le directeur général du Bureau international du travail (BIT), le texte constitue le quatrième pilier de la réglementation maritime internationale, à côté des trois conventions fondatrices adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) : la convention SOLAS de 1974, relative à la sauvegarde de la vie en mer, la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973, et la convention STCW de 1978 sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille.

La mondialisation sans contrôle du secteur maritime a conduit à de nombreuses dérives. On compte encore de trop nombreux navires sous-normes, avec des équipages sous-rémunérés, en situation précaire, subissant des conditions de travail très dures. Les gens de mer se trouvent dans une situation de fragilité particulière : loin de chez eux pendant de longues périodes, ils sont dépendants des armateurs et des capitaines, et leur lieu de travail a ceci de particulier qu'il est aussi leur cadre de vie.

Le double objectif de la Convention, entrée en vigueur le 20 août 2013, a été d'assurer d'une part un droit au marin à des conditions décentes de travail et de vie à bord et d'autre part un aplanissement des conditions de concurrence pour les armateurs. La Convention a en effet instauré des normes sociales minimales pour les gens de mer créant ainsi des conditions d'une concurrence loyale pour tous les armateurs. A ce titre, il y a lieu de souligner que son article V, paragraphe 7 comporte une disposition désignée couramment par «clause de traitement non moins favorable» ayant pour but de garantir des règles de jeu égales pour les navires battant le pavillon de pays qui ont ratifié la Convention afin que ceux-ci ne soient pas en situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux navires battant le pavillon d'États tiers,n'ayant pas ratifié la Convention. Les conséquences pratiques sont clairement énoncées dans les dispositions du titre 5 de la Convention, relatives au contrôle par l'État du port, en vertu desquelles les navires de tous les pays, qu'ils aient ratifié ou non la Convention, feront l'objet d'une inspection dans tout pays adhérent, et d'une éventuelle immobilisation s'ils ne satisfont pas aux normes minimales de la Convention.

Afin de s'assurer que les prescriptions de la Convention seront réellement mises en œuvre partout, de la même manière que les normes relatives à la sécurité en mer ou à la prévention de la pollution, un système renforcé de vérification de l'application du texte a été élaboré. A cet effet, la Convention met en place un processus d'inspection et de certification sociale sur le modèle du système existant pour la certification technique. En plus d'être inspectés, les navires doivent également être certifiés dans quatorze domaines définis par l'annexe A5-I de la convention. Un « *certificat de travail maritime* », délivré par l'État du pavillon et obligatoire pour les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 500 réalisant des trajets internationaux ou pour les navires qui battent le pavillon d'État Partie à la Convention et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays, atteste que les normes de travail et de vie des gens de mer sont respectées pour ces quatorze domaines.

La Convention a d'ores et déjà fait l'objet de deux séries d'amendements en 2014 et 2016. Les amendements de 2014 sont entrés en vigueur le 18 janvier 2017 et requièrent des armateurs qu'ils souscrivent deux garanties financières : la première pour protéger les gens de mer en cas d'abandon, la seconde pour couvrir les créances contractuelles des armateurs. Ces créances sont définies comme « toute créance liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective. »[1] Ces deux garanties font l'objet d'une certification et leur vérification s'ajoute aux quatorze domaines précédemment évoqués. A ce jour, seize domaines font donc l'objet d'une certification. Les amendements de 2016 se préoccupent quant à eux des problèmes de harcèlement et d'intimidation.

La Convention est aujourd'hui largement ratifiée dans le monde avec quatre-vingt-six États parties.

*

Sur le plan régional, l'Union européenne est, quant à elle, intervenue pour faciliter l'adoption d'une politique commune dans la transposition de la Convention par le biais de deux directives :

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

La directive 2009/13/CE a pour ambition d'imposer l'adoption par les États Membres des « passages pertinents » de la Convention du travail maritime, 2006.

Par ailleurs, l'Union européenne a œuvré pour qu'un rapprochement soit effectué entre les dispositions applicables en matière de droit commun du travail et en droit maritime du travail en adoptant une directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer. L'Union européenne a ainsi décidé de supprimer la possibilité pour les États membres d'émettre des exclusions visant tout ou partie des gens de mer sur base des directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil. Ces directives concernent respectivement la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur, l'institution d'un comité d'entreprise européen ou d'une procédure dans les entreprises de dimension communautaire et les groupes d'entreprises de dimension communautaire en vue d'informer et de consulter les travailleurs, l'information et la consultation des travailleurs, les licenciements collectifs et le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

*

1 Norme A4.2.2, paragraphe 1, de la Convention du travail maritime, 2006

Sous cette impulsion internationale, le Luxembourg a été un des premiers États à prendre des mesures pour assurer la ratification et la mise en œuvre de la Convention.

Elle a ainsi été ratifiée en date du 20 septembre 2011, dénonçant ainsi implicitement les conventions de l'OIT précédemment ratifiées relatives aux conditions de vie et de travail des gens de mer. Cette ratification a donc permis de bénéficier de la simplification juridique engendrée par la mise en œuvre d'un seul instrument consolidé contre plus d'une trentaine auparavant.

Parallèlement à cette ratification, le Luxembourg a entrepris toutes les consultations des partenaires sociaux exigées par la Convention, ses amendements de 2014 et les directives européennes, sous forme de réunions tripartites ou de consultations écrites.

Le dialogue social a d'ailleurs abouti à la prise d'une convention collective du 29 juillet 2014, sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB – OGBL-L d'autre part, qui par règlement grand-ducal du 21 novembre 2014 a été déclarée d'obligation générale dans le secteur maritime. Ce règlement grand-ducal a ainsi assuré la transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 précitée[2].

La directive 2013/54/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 précitée a quant à elle été transposée par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 qui assure la mise en place d'un système de surveillance, de contrôle et d'inspection par les autorités luxembourgeoises en vue de vérifier le respect des droits des marins. Ce faisant, le règlement grand-ducal transpose également le Titre V de la Convention du travail maritime, 2006, la directive 2013/54/UE se contentant de se référer ou de reprendre les dispositions dudit titre V.

Enfin, la loi du 20 juillet 2017 transpose la directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 précitée.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent projet de loi dont les objectifs sont similaires à ceux de la Convention à savoir, l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et la diminution des risques d'accidents maritimes et de pollutions souvent dus à des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation.

Suite à la ratification de la Convention, et à l'impulsion donnée par l'Union européenne en vue d'un rapprochement du droit du travail maritime et du droit commun du travail, il a été décidé de procéder à une révision complète du Titre III de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois (ci-après « la loi précitée du 9 novembre 1990 ») relatif au droit social des gens de mer. Pour mémoire, si le Code du travail n'effectue que des exclusions très ponctuelles du secteur maritime[3], la loi précitée du 9 novembre 1990 précise, quant à elle, que de nombreux domaines du Code du travail ne sont pas applicables aux gens de mer[4].

Ce rapprochement du droit commun du travail et du droit social maritime a démontré que des pans entiers du droit commun du travail, comme par exemple les dispositions relatives aux périodes d'essai, ne trouvaient pas leur équivalent dans la loi précitée du 9 novembre 1990 sans justification apparente. Certains de ces domaines n'étaient pas non plus abordés par la Convention. Dès lors et, afin de combler ces vides juridiques, le présent projet propose des dispositions complémentaires qui s'inspirent du droit commun du travail tout en l'adaptant au secteur maritime, qui reste une activité régie par des contraintes uniques.

Parallèlement au travail de rapprochement des dispositions en matière de droit du travail maritime à celles applicables en matière de droit commun du travail, la législation nationale doit être modifiée en vue de préciser les mesures de mise en exécution de la Convention. En effet, cette dernière comporte

---

2 Mémorial A 2014 N°218, p. 4199.

3 L'article L. 127-1. Relatif au transfert d'entreprise exclut les navires de mer de son champ d'application. L'article L. 141-1. prévoit une exception pour les entreprises de la marine marchande maritime à l'application du paragraphe 1er de l'article L. 010-1 dans le cadre du détachement. L'annexe 3 interdit le travail à bord des navires aux jeunes en raison des dangers inhérents pour leur santé

4 Tribunal du travail de Luxembourg, 4 mars 2009, aff. Coquerel c/ Orion Shipping *« […] l'article 3 de la loi du 31 juillet 2006 portant introduction d'un Code du travail prévoit que les références à des dispositions abrogées par la présente loi sont remplacées par des références aux dispositions correspondantes du Code du travail. La référence à l'article 104 de la loi du 9 novembre 1990 à la loi du 24 mai 1989 est partant à remplacer par une référence au Code du travail. Il s'ensuit que les dispositions du Code du travail ne s'appliquent pas au contrat de travail maritime et que c'est bien la loi du 9 novembre 1990 qui est applicable à la relation de travail […] »*

des dispositions non obligatoires mais recommandées qui facilitent la mise en œuvre de ses prescriptions. Il revient ainsi à chaque État partie de préciser si ces dispositions non obligatoires sont adoptées dans la législation nationale. Egalement, la Convention contient des dispositions obligatoires mais qui laissent aux États parties le soin de fixer des mesures nationales pour leur mise en œuvre. Enfin, la Convention ne fixe aucune sanction en cas de non-respect de ses prescriptions, qui doivent donc être arrêtées par la législation nationale.

Pour ces raisons, un travail de transposition de certains articles a été entrepris, de telle sorte que la partie de la loi précitée du 9 novembre 1990, relative aux conditions de travail et de vie des marins, a été amplement développée.

Dès lors, en raison l'importance des remaniements à opérer, il a été nécessaire de repenser la structure de la loi précitée du 9 novembre 1990 ; la présentation de celle-ci n'étant plus adaptée à un texte d'une telle longueur. Pour une meilleure lisibilité, il a été décidé de procéder à une renumérotation des parties et des articles. Sur le modèle du Code de travail et du Code de commerce, la numérotation de chaque article est donc composée de deux parties, la première reprenant le plan de la loi et le deuxième le numéro de l'article. Le vocabulaire employé dans toute la loi a également fait l'objet d'une modernisation.

Le présent projet de loi contient donc des dispositions modificatives (articles 1er à 72 et articles 74 à 106) qui se contentent de renuméroter les articles, de changer des expressions et de préciser certains points de manière ponctuelle. En outre, le projet introduit deux nouveautés :

– la désignation du Commissaire aux affaires maritimes comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1er dudit règlement et ;
– des dispositions modifiant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes avec la création de postes de fonctionnaires autres que le Commissaire aux affaires maritimes et d'une règle dérogatoire concernant la fonctionnarisation des employés de l'État travaillant pour le Commissariat aux affaires maritimes.

L'article 73 introduit la nouveau livre III qui est composé de cinq titres. Le titre préliminaire contient les définitions applicables au livre III dont celle relative aux gens de mer. Cette définition est importante car l'intégration de la Convention au droit luxembourgeois conduit à étendre la notion de gens de mer, au-delà des marins brevetés. En effet, certains gens de mer au sens de la Convention étaient considérés comme des travailleurs de droit commun. Ce titre traite également du champ d'application matériel du livre III.

Le titre 1er a pour objet les conditions individuelles et collectives de travail et fixe notamment les conditions minimales requises pour pouvoir travailler à bord (âge minimal, conditions de santé, de formation et de qualification). Il traite également des contrats d'engagement maritime en ce qui concerne leur forme, les dispositions minimales protectrices des gens de mer et les dispositions supplétives ainsi que les questions relatives à leur exécution et à leur résiliation. A ce titre, on trouve dans cette partie les obligations des armateurs concernant le rapatriement des gens de mer.

Le titre 2 règle les conditions de travail des gens de mer. Ces conditions de travail sont très surveillées car elles font souvent l'objet d'abus de la part des armateurs en ce qui concerne le non-respect des heures de repos et le non-paiement des salaires. Ce titre contient également un chapitre 4 qui pose des minima relatifs aux conditions de vie à bord.

Le titre 3 a pour problématique la protection de la santé des gens de mer. Ce thème est également abordé par la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires transposée en droit luxembourgeois par la loi du 29 avril 2000. Cette loi est modifiée par le présent projet de loi qui lui apporte des précisions.

Enfin, le titre 4 pose les principes pour la mise en place du système d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. Ce titre est complété par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité.

Pour finir, les articles 107 à 116 procèdent aux modifications d'autres lois :

– les articles 107 et 109 apportent des modifications à la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

– les articles 110 à 112 modifient la loi du 23 septembre 1997 portant règlementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales ;
– les articles 114 à 116 complètent la loi du 29 avril 2000 précitée.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

I.– Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1er. Le terme « titre » employé dans les expressions « titre introductif », « titre 1 », « titre 2 », « titre 3 », « titre 4 », « titre 5 », « titre 6 », « titre 7 », et « titre 8 » de la loi est remplacé par celui de « livre » ; le terme « chapitre » employé dans les expressions « chapitre 1er », « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 », « chapitre 5 », de la loi est remplacé par celui de « titre » et le terme « section » employé dans les expressions « section 1 », « section 2 » et « section 3 » de la loi est remplacé par le terme « chapitre ».

Art. 2. L'article 1er est numéroté « art. 0.1.0-1. ».

Art. 3. Le titre 2 (anciennement chapitre 2) est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes (ci-après « le commissaire ») et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en Conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

– d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;
– de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;
– de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;
– d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;
– de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;
– d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;
– *(L. 14 avril 1992)* de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire désigne des fonctionnaires et des employés de l'État qui le représentent au cas où il est empêché ou que son poste se trouve vacant. Il peut également désigner des fonctionnaires et des employés de l'État auxquels il délègue toutes ou parties de ses attributions.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Art. 0.2.0-2. (1) Le Commissariat aux affaires maritimes est désigné comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du

24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1er dudit règlement.

(2) Le commissaire reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyagiste, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée au Commissariat aux affaires maritimes sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur, voyagiste ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par le commissaire et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, le commissaire dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) Le commissaire peut prononcer les sanctions administratives prévues à l'article 7.0.0-3. Le commissaire peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du Commissariat aux affaires maritimes.

Art. 4. Le titre 3 (anciennement chapitre 3) est modifié comme suit :

« TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2 L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation au point b du paragraphe 1er du prédit article, l'employé de l'État peut choisir de remplacer la langue allemande par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour l'allemand. »

Art. 5. L'article 4 est numéroté « art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante: « Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante : « Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables sinon par règlement grand-ducal. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante : « Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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 dans sa dernière version en vigueur.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg, dans leur dernière version en vigueur. »

Art. 6. L'article 5 est numéroté « art. 1.1.1-2. », et prend la teneur suivante :

«(1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1. Soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;
2. Soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;
3. Soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe précédent et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire. »

Art. 7. L'article 6 est modifié comme suit :

1. L'article 6 est numéroté « art. 1.1.1-3. » ;
2. La dernière phrase de l'alinéa 1er est supprimée.

Art. 8. L'article 7 est modifié comme suit :

1. L'article 8 est numéroté « art. 1.1.1-4. » ;
2. L'alinéa 1er de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;
3. Aux alinéas 2 et 3, les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées ;
4. L'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. »

Art. 9. L'article 8 est modifié comme suit :

1. l'article 8 est numéroté « art. 1.1.1-5. » ;
2. à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.;
3. l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. » ;
4. Aux alinéas 1er et 3, les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 10. L'article 9 est numéroté « art. 1.1.1-6. ».

Art. 11. L'article 10 est modifié comme suit :

1. l'article 10 est numéroté « art. 1.1.1-7. ».
2. la référence à l'article 6 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 12. L'article 11 est modifié comme suit :

1. l'article 11 est numéroté « art. 1.1.1-8. ».
2. la référence à l'article 6 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 13. L'article 12 est numéroté « art. 1.1.1-9. ».

Art. 14. L'article 13 est modifié comme suit :

1. l'article 13 est numéroté « art. 1.1.1-10. » ;
2. la référence à l'article 6 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;
3. les expressions « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacées par « commissaire »

Art. 15. L'article 14 est numéroté « art. 1.1.1-11. ».

Art. 16. L'article 15 est modifié comme suit :

1. l'article 15 est numéroté « art. 1.1.1-12. » ;
2. la référence à l'article 7 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-4. ;
3. la référence à l'article 5 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-2.

Art. 17. L'article 16 est modifié comme suit :

1. l'article 16 est numéroté « art. 1.1.1-13. » ;
2. la référence à l'article 17 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-14.

Art. 18. L'article 17 est modifié comme suit :

1. l'article 17 est numéroté « art. 1.1.1-14. » ;
2. la référence à l'article 16 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-13. ;
3. au paragraphe 3, l'expression « les certificats internationaux » est remplacée par l'expression « les certificats et autres documents prévus par les conventions internationales » ;
4. Au paragraphe 1er, les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 19. L'article 18 est numéroté « art. 1.1.2-1. ».

Art. 20. L'article 19 est modifié comme suit :

1. l'art. 19 est numéroté « art. 1.1.2-2. ».
2. la référence à l'article 4 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1.
3. à l'alinéa 1er, la mention « à passagers » est supprimée.

4. l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2. à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. »

Art. 21. L'article 20 est modifié comme suit :

1. l'article 20 est numéroté « art. 1.1.2-3. ».
2. l'article 1.1.2-3 est modifié comme suit : « Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg. »

Art. 22. L'article 21 est modifié comme suit :

1. l'article 21 est numéroté « art. 1.1.2-4. ».
2. l'article 1.1.2-4 prend la teneur suivante : « L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants. »

Art. 23. L'article 22 est modifié comme suit :

1. l'article 22 est numéroté « art. 1.1.2-5. ».
2. l'article 1.1.2-5 prend la teneur suivante : « Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent.»

Art. 24. L'article 23 est numéroté « art. 1.2.0-1. ».

Art. 25. L'article 24 est numéroté « art. 1.2.0-2. ».

Art. 26. L'article 25 est numéroté « art. 1.3.0-1. ».

Art. 27. L'article 26 est numéroté « art. 1.3.0-2. ».

Art. 28. L'article 27 est numéroté « art. 1.3.0-3. ».

Art. 29. L'article 28 est numéroté « art. 1.3.0-4. ».

Art. 30. L'article 29 est modifié comme suit :

1. l'article 29 est numéroté « art. 1.3.0-5. ».
2. la référence à l'article 25 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 31. L'article 30 est numéroté « art. 1.3.0-6. ».

Art. 32. L'article 31 est numéroté « art. 1.3.0-7. ».

Art. 33. L'article 32 est modifié comme suit :

1. l'article 32 est numéroté « art. 1.3.0-8. ».
2. la référence à l'article 30 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.
3. il est ajouté après téléfax, l'expression « ou autres nouvelles technologies de communication ».

Art. 34. L'article 33 est modifié comme suit :

1. l'article 33 est numéroté « art. 1.3.0-9. ».
2. la référence à l'article 26 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-2.

Art. 35. L'article 34 est numéroté « art. 1.3.0-10. ».

Art. 36. L'article 35 est numéroté « art. 1.3.0-11. ».

Art. 37. L'article 36 est numéroté « art. 1.4.0-1. ».

Art. 38. L'article 37 est numéroté « art. 1.4.0-2. ».

Art. 39. L'article 38 est numéroté « art. 1.4.0-3. ».

Art. 40. L'article 39 est numéroté « art. 1.4.0-4. ».

Art. 41. L'article 40 est modifié comme suit :

1. l'article 40 est numéroté « art. 1.4.1-1. ».
2. au paragraphe 1er, le point b) est remplacé de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; »

Art. 42. L'article 41 est modifié comme suit :

1. l'article 41 est numéroté « art. 1.4.1-2. ».
2. les références à l'article 40 de la loi sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 43. L'article 42 est numéroté « art. 1.4.2-1. ».

Art. 44. L'article 43 est numéroté « art. 1.4.2-2. ».

Art. 45. L'article 44 est numéroté « art. 1.4.2-3. ».

Art. 46. L'article 45 est numéroté « art. 1.4.2-4. ».

Art. 47. L'article 46 est numéroté « art. 1.4.2-5. ».

Art. 48. L'article 47 est modifié comme suit :

1. l'article 47 est numéroté « art. 1.4.2-6. ».
2. la référence à l'article 30 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.

Art. 49. L'article 48 est numéroté « art. 1.4.2-7 ».

Art. 50. L'article 49 est numéroté « art. 1.4.2-8 ».

Art. 51. L'article 50 est numéroté « art. 1.4.2-9 ».

Art. 52. L'article 51 est numéroté « art. 1.4.2-10. ».

Art. 53. L'article 52 est numéroté « art. 1.4.2-11. ».

Art. 54. L'article 53 est numéroté « art. 1.4.2-12. ».

Art. 55. L'article 54 est modifié comme suit :

1. l'article 54 est numéroté « art. 1.4.3-1. ».
2. les références à l'article 40 de la loi sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 56. L'article 55 est modifié comme suit :

1. l'article 55 est numéroté « art. 1.4.3-2. ».
2. la référence à l'article 25 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 57. L'article 56 est numéroté « art. 1.4.3-3. ».

Art. 58. L'article 57 est numéroté « art. 1.4.3-4. ».

Art. 59. L'article 58 est numéroté « art. 1.4.3-5. ».

Art. 60. L'article 59 est numéroté « art. 1.4.3-6. ».

Art. 61. L'article 60 est modifié comme suit :

1. l'article 60 est numéroté « art. 2.0.0-1. » ;
2. la référence à l'article 63 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-4 ;
3. à l'alinéa 1er, l'expression « des certificats internationaux » est remplacée par l'expression « les certificats et autres documents» et l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée.

Art. 62. L'article 61 est modifié comme suit :

1. l'article 61 est numéroté « art. 2.0.0-2. » ;
2. à l'alinéa 1er, l'anagramme « la CEE » est remplacé par l'expression « l'Union européenne » et l'expression « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » est remplacée par l'expression « un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 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 (ci-après « l'organisme agréé ») et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité ») ».

Art. 63. L'article 62 est modifié comme suit :

1. l'article 62 est numéroté « art. 2.0.0-3. » ;
2. à l'alinéa 1er, l'anagramme « la CEE » est remplacé par l'expression « l'Union européenne » ;
3. à l'alinéa 3, l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée.

Art. 64. L'article 63 est numéroté « art. 2.0.0-4. ».

Art. 65. L'article 64 est modifié comme suit :

1. l'article 64 est numéroté « art. 2.0.0-5. » ;
2. Au dernier alinéa, l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée.

Art. 66. L'article 65 est modifié comme suit :

1. l'article 65 est numéroté « art. 2.0.0-6. » ;
2. à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1. et l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée ;
3. les expressions « sociétés de classification » sont remplacées par l'expression « organismes habilités » ;
4. l'expression « agréées par le ministre » au dernier tiret est supprimé ;
5. un troisième alinéa est ajouté et prend la formulation suivante : « Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement 391/2009/CE précité que le commissaire pourra mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonctions des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des critères transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. »

Art. 67. L'article 66 est modifié comme suit :

1. l'article 66 est numéroté « art. 2.0.0-7. » ;
2. à l'alinéa 2, la référence à l'article 65 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6. ;
3. Les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 68. L'article 67 est modifié comme suit :

1. l'article 67 est numéroté « art. 2.0.0-8. » ;

2. à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1. et l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée ;
3. à l'alinéa 2, l'expression « sociétés de classification » est remplacée par l'expression « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

Art. 69. L'article 68 est modifié comme suit :

1. l'article 68 est numéroté « art. 2.0.0-9. » ;
2. la référence à l'article 2 de la loi est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1. ;

Art. 70. L'article 69 est modifié comme suit :

1. l'article 69 est numéroté « art. 2.0.0-10. » ;
2. à l'alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et celle à l'article 68 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-9. ;
3. l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée.

Art. 71. L'article 70 est modifié comme suit :

1. l'article 70 est numéroté « art. 2.0.0-11. » ;
2. au paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et l'expression « d'une société de classification agréée » est remplacée par l'expression « d'un organisme habilité » ;
3. au paragraphe 2, point b), la référence à l'article 67 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;
4. au paragraphe 2, point c), la référence à l'article 64 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 :
5. les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 72. L'article 71 est modifié comme suit :

1. l'article 71 est numéroté « art. 2.0.0-12. » ;
2. les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 73. Le livre 3 (anciennement titre 3) intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » est remplacé comme suit :

LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER.

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

1. *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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;
2. *BIT* : le Bureau International du Travail ;
3. *certificat de travail maritime* : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;
4. *contrat d'engagement maritime* : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;
5. *déclaration de conformité du travail maritime* : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;
6. *gens de mer ou marin* : sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, les personnes employées ou engagées ou travaillant à

quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;

7. *navire* : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;
8. *OIT* : l'Organisation Internationale du Travail ;
9. *OMS* : l'Organisation Mondiale de la Santé ;
10. *Piraterie* : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;
11. *service de recrutement et de placement des gens de mer* : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;
12. *STCW* : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;
13. *Vols à main armée* : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal pourra exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires de la définition de gens de mer. Pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord est ou non des gens de mer, il sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Sauf disposition contraire expresse, les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités et les conditions de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-5. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon

luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande (ci-après « la loi précitée du 14 avril 1992 »).

Art. 3.0.0-6. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre Ier du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1 –

Relations individuelles et collectives du travail.

Chapitre 1 – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.*

Section 1 – Age minimum.

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 18 ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infractions à l'article 3.1.1-1, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical.

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1. un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;
2. un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question;
3. un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question ;

4. un médecin accepté par le commissaire. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités et les conditions d'acceptation d'un tel médecin.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que:

1. l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;
2. le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;
3. l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme et le contenu du certificat médical pourront être précisés par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié :

1. un certificat médical reste valide pendant deux ans maximum ;
2. un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que:

1. la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;
2. l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infractions aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1. l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;
2. tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification.

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées, ainsi qu'à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infractions aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède :

1. est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.
2. est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.
3. quiconque obtient par fraude ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 du Code pénal.

Section 4 – Equipage et équipage minimal.

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5., est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement.

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs dans l'Union européenne, la délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006 ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006 ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1. de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;
2. du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;
3. du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10.000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1.250 à 12.500 euros, ou d'une de ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime.*

Section 1 – Le contrat d'engagement maritime en général.

Sous-section 1 – Dispositions générales.

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime.

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois:

1. au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou préposé peut justifier de cette qualité ;
2. le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;
3. l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;
4. le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

   Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

   L'accès peut être assuré par voie électronique ;
5. pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire qui constate la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative par exemple à la qualité du travail ou au salaire sauf à la demande expresse du marin. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

1. un exemplaire d'un contrat type;
2. les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes:

1. le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;
2. le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;
3. le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
4. la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou du ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;
5. le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;
6. le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
7. le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:
   a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,
   b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;
8. les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;
9. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
10. le droit du marin à un rapatriement;
11. le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;
12. les clauses complémentaires dont les parties ont convenu ;

Les précisions figurant aux points ci-dessus énumérés peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai.

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée ; la preuve contraire n'étant pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à:

1. six mois pour les officiers,
2. deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières ; la période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe qui précède, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1. à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;
2. à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe qui précède avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques.

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.

Sous-section 1 – Recours et forme du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1. lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;
2. lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;
3. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
4. le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée ; la preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants:

1. pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur;
2. pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée, la preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en n'est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée.

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1. en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;
2. en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;
3. pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;
4. aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;
4. dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;
5 en cas d'exécution de travaux urgents.
6. en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du précédent contrat.

Le nouveau contrat ne peut pas dans ces cas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions.

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement.

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste.

Sous-section 7 – Période d'essai.

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1. la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à trois mois ;
2. Sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,
   a. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à trois mois et inférieure à 6 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 1 mois :
   b. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 6 mois et inférieurs à 9 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 2 mois ;
   c. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 9 mois et inférieurs à 12 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 3 mois ;
   d. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 12 mois et inférieurs à 15 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 4 mois ;
   e. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 15 mois et inférieurs à 18 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 5 mois ;
   f. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 18 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 6 mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe qui précède avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point 1), le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçus jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Obligations générales de l'armateur.

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1. d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;
2. de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;
3. de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail;
4. de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident;
5. de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;
6. de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
7. de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
8. d'apporter les soins d'un bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt; l'armateur, son préposé ou le capitaine n'ont en aucun cas le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière.

Partie 1 – Droit au rapatriement.

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1. lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence;
2. en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;
3. en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;
4. en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;
5. lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :
   a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;
   b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;
   c) le naufrage ;
   d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;
   e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre;
   f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de 30 jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armé à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins:

1. le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion,
2. le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
3. la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
4. le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
5. le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(3) Les frais de rapatriement doivent être supportés jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment:

1. le lieu où il a accepté de s'engager;
2. le lieu stipulé par convention collective;
3. son pays de résidence
4. le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. Rien dans les dispositions de la présente loi ne doit être considéré comme faisant obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de 2 jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1. le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois.
2. l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;
3. les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser le ou les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Partie 2 – Abandon et garantie financière.

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

1. ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou
2. laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou
3. provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa qui précède doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et spécialement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un Règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, sur la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1. les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;
2. les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;
3. les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent:

1. le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;
2. la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile;
3. les soins médicaux nécessaires ;
4. le passage et le transport des effets personnels ;
5. tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément et selon les dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le ou les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'Annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006, dans sa dernière version. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ce ou ces certificats ou de cette ou ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales.

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux précédents alinéas est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer
en cas de perte du navire ou de naufrage.

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article qui précède sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin.

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant luxembourgeois a l'obligation:

1. d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;

2. d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;
3. de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat.

Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1. si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ;
2. ou si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1. par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ;
2. ou, si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin:

1. à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois;
2. à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans;
3. à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours : le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ; le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur le ou les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître le ou les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard 15 jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe qui précède, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59., paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa qui précède ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à:

1. une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur;
2. deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur;
3. trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa qui précède ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur; en cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave.

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa qui précède ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe qui précède, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin

et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Le ou les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa qui précède n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur.

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa qui précède ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord.

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Cessation des affaires de l'armateur ;
Décès du marin.

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire:

1. Le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets de certains partenariats;
2. les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation, sinon
3. les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa qui précède jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime.

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3. et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit:

1. le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions

légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2. le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code des assurances sociales ;
3. en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement;
4. par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective;

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat.

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur; il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention «pour solde de tout compte» n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence.

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail.*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du Titre VI du Livre Ier du code du travail luxembourgeois relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du Titre VI du Livre Ier du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail luxembour-

geois, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise.*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre Ier du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage.*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre Ier du Titre Ier du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail.

Chapitre 1 – *Durée du travail.*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Durée du travail et temps de repos.

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre:

1. *heures de travail :* le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;
2. *heures de repos :* le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire et du repos correspondant aux jours fériés.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à:

1. 10 heures par période de 24 heures; et
2. 77 heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1. Des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;
2. L'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;
3. L'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;
4. Des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à vingt-cinq pourcents.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1. les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;
2. les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ;
3. les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires ;
4. les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires ;
5. les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques ;
6. le temps nécessaire et supplémentaire qu'exige la relève des quarts.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail.

Art 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de 6 heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins 20 minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 10 minutes chacune.

Art 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins:

1. le programme du service à la mer et au port;
2. le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales.

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui

1. a occupé des gens de mer au-delà des limites maximales de durée de travail fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution;
2. n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.*

Section 1 – Jours fériés légaux.

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1. par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents ; ou
2. si le congé compensatoire visé au point précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe qui précède et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions des du présent chapitre est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire.

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, a une journée de repos hebdomadaire. Celui-ci s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail le jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à vingt-cinq pourcents.

(5) Les dispositions des paragraphes qui précèdent ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1. les circonstances de force majeure ;
2. les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;
3. les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures de d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions aux articles de la présente section sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels.

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Calcul des droits.

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 3 jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1. les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;
2. les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit:

1. les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;
2. les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
3. les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;
4. les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5. le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul.

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de 15 jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut toutefois être effectué de l'accord des parties, à la demande du marin. La convention collective sinon un règlement grand-ducal fixera les conditions de cumul.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions de la présente section ainsi qu'à ses règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental.

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45 du Code du travail, le marin de sexe masculin qui demande à exercer le premier congé parental, ne peut y prétendre que dans le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être organisé à partir du premier jour de la troisième semaine qui suit l'accouchement ou en cas d'adoption, à partir de la date du jugement d'adoption. Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Chapitre 3 – *Les salaires.*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Définitions particulières.

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre:

1. *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;
2. *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;
3. *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;
4. *durée normale du travail* s'entend de la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 ;
5. *heures supplémentaires* s'entendent de la définition qui leur est données à l'article 3.2.1-10.

Section 2 – Droit à la rémunération.

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1. mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;
2. s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

Si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continue à être versé et les virements prévus continuent d'être effectués

pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement.

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1. le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;
2. lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins vingt-cinq pourcents au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;
3. pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;
4. pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants:

1. le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;
2. le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;
3. les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;
4. à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due doit devrait être payée dans les cinq jours ;
6. les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;
7. sous réserve des dispositions du point 8 du présent article, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;
8. les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du Chapitre IV relatives « aux cessions et saisies sur salaires » du Titre II du Livre II du Code du travail ;
9. le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative de 5.000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute

rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima.

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25.000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa qui précède peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table.*

Section 1 – Logement et loisirs.

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après le 20 août 2013.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et en tenant compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise plus spécialement les exigences relatives:

1. à la taille des cabines et autres espaces de logement;
2. au chauffage et la ventilation;
3. au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants;
4. aux installations sanitaires;
5. à l'éclairage;
6. à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, des dérogations ou des exemptions aux dispositions précédentes pourront être adoptées par le commissaire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque les conditions suivantes seront réunies :

1. l'exemption doit être raisonnable et tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ;

2. l'exemption doit être justifiée par des circonstances particulières ou des motifs solides ;
3. la santé et la sécurité des gens de mer doivent être préservées.

Le cadre de ces dérogations ou exemptions est précisé par règlement grand-ducal.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par le ou les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

1. lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;
2. en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du précédent paragraphe, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table.

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer:

1. d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;
2. d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes:

1. avoir atteint l'âge de 18 ans; et

2. détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 ou la Convention (nº 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire.
3. avoir acquis au moins 1 mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe précédent incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par le Commissariat aux affaires maritimes, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

(4) Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'admission comme cuisiner d'un marin ne disposant pas de certificat tel que visé au point 2 du paragraphe 2 du présent article mais ayant acquis une expérience significative en la matière à bord d'un ou de plusieurs navires.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa qui suit, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas 7 jours, afin de vérifier :

1. l'approvisionnement en vivres et en eau potable;
2. de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;
3. la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées aux articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10 et ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin engagé comme cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par les dispositions du présent chapitre.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et

des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes.*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du Livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article L. 243-1 du Code du travail, est considérée comme exerçant une partie de son activité sur le territoire luxembourgeois, l'armateur qui exploite un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail.*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du Livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord.

Chapitre 1 – *Soins médicaux à bord des navires et à terre.*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n°92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs.*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période, visée à l'article 3.3.2-2, point 1, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit au minimum prendre en charge:

1. le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;
2. les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.
3. une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayant-droits en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code luxembourgeois des assurances sociales, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire.
4. les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

1. la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;
2. le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces. Une convention collective ou un règlement grand-ducal peut limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2 et 4, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2, et à l'article 3.3.2-3 point 2 sont limitées à 16 semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

1. lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;
2. lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;
3. en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayant-droits.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents.*

Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 – Obligations générales des armateurs.

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, tels que visés à l'article 3.3.3-27, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur prend les mesures nécessaires en vue de mettre en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur doit veiller à l'adaptation de ces mesures afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux.

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants:

1. éviter les risques;
2. évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités;
3. combattre les risques à la source;
4. adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail;
5. tenir compte de l'état d'évolution de la technique;
6. remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux;
7. planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail;
8. prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle;
9. donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1, 3, 4 et 6 du paragraphe précédent doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les directives nationales visées à l'article 3.3.3-26 et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants:

1. les dispositions générales et dispositions de base;
2. les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
3. les machines;

4. les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
5. les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
6. les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
7. les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5 et 6 auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
8. les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
9. le matériel de chargement et de déchargement;
10. la prévention et l'extinction des incendies;
11. les ancres, chaînes et câbles;
12. les cargaisons dangereuses et lest;
13. les équipements de protection individuelle des gens de mer;
14. le travail dans des espaces confinés;
15. les effets physiques et mentaux de la fatigue;
16. les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
17. la protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
18. la réponse aux urgences et aux accidents

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entrainer des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques.

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés par l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre par afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection
et de la prévention et consultation des gens de mer.

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après

dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) L'armateur s'assure que les gens de mer désignés puissent effectuer des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1. de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;
2. de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;
3. d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;
4. d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;
5. d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;
6. d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1. toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;
2. les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;
3. la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pourvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire.

Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes précédents. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer.

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1. les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;
2. les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;
3. les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;
4. la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe précédent devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

I. matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;
II. affiches apposées à bord des navires;
III. insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;
IV. campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1. à l'évaluation des risques et aux mesures de protections prévues respectivement aux articles 3.3.3-7 et 3.3.3-19 ;
2. à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;
3. à l'information provenant tant des activités de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer.

Art. 3.3.3-15. (1) L'armateur doit s'assurer que chaque marin reçoive une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1. de son engagement ;
2. d'un changement de poste ou fonction ;
3. de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;
4. de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixées par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution.

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3.-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) L'armateur veille à ce que le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord soient assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal pourra, compte tenu des spécificités du navire, définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Section 2 – Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées.

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat, qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut en subir aucun préjudice. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et autres personnes intéressées doivent :

1. se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;

2. utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;
3. utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;
4. ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;
5. signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra compléter et préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon.

Sous-section 1 – Programmes nationaux de protection et de prévention.

Art. 3.3.3-26. Des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques peuvent être adoptés par règlement grand-ducal.

Sous-section 2 – Information des armateurs et gens de mer.

Art. 3.3.3-27. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Art. 3.3.3-28. Le commissaire informe les armateurs des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques.

Section 4 – Dispositions particulières.

Art 3.3.3-29. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre, y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisé compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-30. (1) En cas d'infraction aux dispositions des articles 3.3.3-1, paragraphe 1er, 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, paragraphe 1er, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-12, paragraphes 2 et 5, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements et des arrêtés pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.0000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23 et 3.3.3-24 des règlements et des arrêtés pris en son exécution est punie d'une amende de 251 à 3.000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord.*

Section 1 – Définitions.

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, le terme femme enceinte désigne toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration.

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2., paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3., dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail ; elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du

certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte.

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article précédent, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(2) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de

dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité.

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre de ces articles sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage.

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses.

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions de la section 3, 4 et 5 du présent chapitre sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions.

Art. 3.4.0-1. (1) Conformément à l'article 0.2.0-1, le commissaire veille à ce que les armateurs se conforment à leurs obligations issues du présent livre.

(2) Le commissaire prend toutes les mesures nécessaires, y compris la mise en œuvre d'un système efficace d'inspection et de certification MLC des navires, en fonction de leurs caractéristiques, pour s'assurer du respect par les armateurs de leurs obligations.

(3) L'efficacité du système d'inspection et de certification MLC ainsi que des autres mesures prises conformément au précédent paragraphe est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal. Des modifications sont apportées afin de prendre en compte le résultat de ces évaluations et les différentes évolutions en la matière.

Art. 3.4.0-2. (1) Tout navire auquel s'applique le présent livre est soumis à inspection MLC dans les conditions prévues par règlement grand-ducal.

(2) L'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-3. (1) Tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être doté d'un certificat MLC en cours de validité. Un règlement grand-ducal peut étendre cette obligation à des navires de jauge inférieure.

(2) Tout navire peut également être certifié MLC sur une base volontaire.

(3) Tout navire soumis à certification MLC doit être en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité au travail maritime conformes aux règles établies par règlement grand-ducal.

(4) Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur MLC représentant l'État luxembourgeois et être en conformité avec les prescriptions nationales ainsi que celles issues du droit de l'Union européenne et international concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

(5) Un certificat de travail maritime peut être émis à titre provisoire sous les conditions arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-4. (1) Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est autorisé à habiliter, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes, à savoir toute institution publique ou autre organisme, y compris d'un autre État membre du l'Union européenne, pour réaliser des missions d'inspection ou de certification MLC ou les deux en tout ou partie au nom de l'État luxembourgeois, sur avis préalable du commissaire. Les conditions et les modalités de l'habilitation des organismes et des relations de travail sont fixées par règlement grand-ducal.

(2) L'organisme une fois habilité doit maintenir les conditions qui ont prévalu à son habilitation. A défaut le ministre retire son habilitation selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.

(3) Les pouvoirs potentiellement confiés à des organismes une fois habilités sont énoncés par règlement grand-ducal et le cas échéant par un accord conclu entre le commissaire et l'organisme selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-5. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois établit et met en œuvre une procédure simple de règlement rapide et efficace des plaintes des gens de mer à bord répondant au minimum aux critères établis par règlement grand-ducal.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, 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 est compétent pour entendre en tant qu'amiable conciliateur de plaintes de gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois.

Art 3.4.0-6. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs MLC, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, ou du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au commissaire.

(4) En cas d'opposition, le commissaire prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue au paragraphe 2.

(5) A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

(6) Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25.000 euros.

Art 3.4.0-7. Quiconque qui par son action ou son inaction entraverait, en connaissance de cause, les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre de la présente section, est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines uniquement.

Art. 3.4.0-8. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur MLC, est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines uniquement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris pour son exécution.

Art. 74. Le chapeau introducteur du livre 4 (ancien titre 4) est supprimé.

L'article 105 est modifié comme suit :

– L'article 105 est numéroté « art. 4.0.0-1. » ;
– Au paragraphe 1er, l'expression « code des assurances sociales » est remplacée par « code de la sécurité sociale » ;
– Un paragraphe 2 est ajouté ayant la teneur suivante : « 2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale. »

Art. 75. L'article 106 est modifié comme suit :

1. L'article 106 est numéroté « art. 4.0.0-2. » ;
2. L'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante : « Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa qui précède dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006.»

Art. 76. L'article 107 est numéroté « art. 5.0.0-1. ».

Art. 77. L'article 107a est numéroté « art. 5.0.0-2. ».

Art. 78. L'article 108 est numéroté « art. 5.0.0-3. ».

Art. 79. L'article 109 est numéroté « art. 5.0.0-4. ».

Art. 80. L'article 110 est numéroté « art. 5.0.0-5. ».

Art. 81. L'article 111 est numéroté « art. 6.1.0-1. ».

Art. 82. L'article 112 est numéroté « art. 6.1.0-2. ».

Art. 83. L'article 113 est numéroté « art. 6.1.0-3. ».

Art. 84. L'article 114 est numéroté « art. 6.1.0-4. ».

Art. 85. L'article 115 est numéroté « art. 6.2.0-1. ».

Art. 86. L'article 116 est numéroté « art. 6.3.0-1. ».

Art. 87. L'article 117 est numéroté « art. 6.3.0-2. ».

Art. 88. L'article 118 est numéroté « art. 6.3.0-3. ».

Art. 89. L'article 119 est numéroté « art. 6.4.0-1. ».

Art. 90. L'article 120 est numéroté « art. 6.5.0-1. ».

Art. 91. L'article 121 est numéroté « art. 7.0.0-1. ».

Art. 92. L'article 122 est modifié comme suit :

1. l'article 122 est numéroté « art. 7.0.0-2. » ;
2. à l'alinéa 1er, les références aux articles 8, 11f, 13 d et 17 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, point f), 1.1.1-10, paragraphe 2, points d) et e) et 1.1.1-14 ;
3. l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

Art. 93. Un nouvel article 7.0.0-3 est inséré après l'article 7.0.0-2 et prend la forme suivante :

« Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiante le règlement (CE) n°2006/2004.

Est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n°1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement. »

Art. 94. L'article 126 est modifié comme suit :

1. l'article 126 numéroté « art. 7.0.0-4. » ;
2. Les deux premières phrases de l'alinéa 1er de l'article 7.0.0-4 sont abrogées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.

L'article 129 est modifié comme suit :

1. l'article 129 est numéroté « art. 8.0.0-1. » ;
2. l'article 8.0.0-1. prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. »

Art. 96. L'article 130 est modifié comme suit :

1. l'article 130 est numéroté « art. 8.0.0-2. » ;
2. L'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante : « (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) Le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions du précédent alinéa ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 97. L'article 131 est modifié comme suit :

1. l'article 131 est numéroté « art. 8.0.0-3. » ;
2. le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu »;
3. le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;
4. le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;
5. trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante : « – la description des activités commerciales maritimes projetées ;
   – le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'administration de l'enregistrement et des domaines ;
   – tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. »

Art. 98. L'article 132 est modifié comme suit :

1. l'article 132 est numéroté « art. 8.0.0-4. » ;
2. l'expression « avoir sa résidence » est remplacée par « être établi professionnellement » ;
3. un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour un maximum de cinq ans et peut faire l'objet de renouvellements si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. »

Art. 99. L'article 133 est modifié comme suit :

1. l'article 133 est numéroté « art. 8.0.0-5. » ;
2. L'expression « Commissaire aux affaires maritimes » est remplacée par « commissaire ».

Art. 100. L'article 134 est modifié comme suit :

1. l'article 134 est numéroté « art. 8.0.0-6. » ;
2. l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. »

Art. 101. L'article 135 est numéroté « art. 8.0.0-7. »

Art. 102. L'article 136 est modifié comme suit :

1. l'article 136 est numéroté « art. 8.0.0-8. » ;
2. à l'alinéa 1er, l'expression « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 103. L'article 137 est modifié comme suit :

1. l'article 137 est numéroté « art. 8.0.0-9. » ;
2. le paragraphe 2, alinéa 1er, est reformulé de la manière suivante : «Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi

que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;

3. le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;
4. les expressions « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacées par « commissaire » ;
5. le paragraphe 4 est supprimé.

Art. 104. L'article 138 est modifié comme suit :

1. l'article 138 est numéroté « art. 8.0.0-10. » ;
2. la référence à l'article 129 de la loi est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 à l'article 8.0.0-9.

Art. 105. L'article 139 est modifié comme suit :

1. l'article 139 numéroté « art. 8.0.0-11. » ;
2. l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basée sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. »

II.– Modification du Code de la consommation.

Art. 106. Il est ajouté un paragraphe 6 à l'article L. 311.5 du Code de la consommation prenant la teneur suivante :

« (6) Le Commissariat aux affaires maritimes est l'autorité compétente conformément au règlement (CE) n°2006/2004, pour assurer le respect des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par mer. »

III.– Modification de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Art. 107. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé. Toute référence au prédit article doit être considérée comme étant fait à l'article 3.1.1-17 de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Art. 108. L'article 48, alinéa 1er, de la même loi est supprimé. Toute référence au prédit alinéa doit être considéré comme étant fait à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990.

L'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. »

Art. 109. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »

IV.– Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales.

Art. 110. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales, le terme « à la construction » est supprimé.

Art. 111. A l'article 26 de la loi précitée du 23 septembre 1997, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. 112. A L'article 28 de la loi du 23 septembre 1997 précitée, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. 113. A l'article 29, deuxième alinéa, de la loi du 23 septembre 1997 précitée, l'expression « de moins de 25 tonneaux de jauge » est remplacée par « d'une jauge brute de moins de 200 ».

V.– Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 114. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« 4. Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. 115. L'article 6, paragraphe 1er, point a), dernière phrase, de la loi précitée du 29 avril 2000 est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. 116. L'article 7, paragraphe 2, de la loi précitée du 29 avril 2000 prend la teneur suivante :

« 2. L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et du ou des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
sur la garantie financière des créances contractuelles.

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois;

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

Notre Conseil d'État entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1er. En application de l'article 3.3.2-2, point 3, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue audit article, pour les créances contractuelles définies à l'article 2 du présent règlement.

Art. 2. Aux fins du présent règlement, les termes « *créances contractuelles* » s'entendent de toute créance née des obligations de l'armateur définies aux articles 3.3.2-1 et suivants de la loi précitée du 9 novembre 1990 et liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un sinistre, à savoir d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, une convention collective ou le contrat d'engagement maritime.

Art. 3. La garantie financière doit prévoir le paiement direct de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

Le dispositif de garantie financière doit pouvoir recevoir, traiter et régler de manière efficace et en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, au moyen de procédures rapides et équitables.

Art. 4. Le dispositif de garantie financière prend la forme d'une assurance prise auprès d'un ou plusieurs prestataires.

Le dispositif de garantie financière doit au moins satisfaire aux exigences suivantes :

1. sans préjudice du point 3 du présent alinéa, l'indemnisation contractuelle, si elle est prévue par le contrat d'engagement maritime, est versée en totalité et sans retard ;
2. aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel ;
3. si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se trouver dans une situation précaire injustifiée ;
4. conformément à l'article 3.3.2-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990, le marin reçoit un paiement, sans préjudice d'autres moyens de droit garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur des montants de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident ;
5. toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement auprès du ou des prestataires de la garantie financière par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

Art. 5. Tout navire battant pavillon luxembourgeois doit maintenir à son bord le ou les certificats ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le ou les prestataires de cette garantie.

Le ou les certificats ou toute autre preuve de la garantie financière doivent inclure les renseignements figurant à l'Annexe A4-I de la Convention du travail maritime, 2006, dans sa dernière version. Les documents doivent être rédigés en anglais ou être accompagnés d'une traduction en anglais.

Une copie de ce ou ces certificats ou de cette ou ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 6. Le prestataire de la garantie financière ne peut pas mettre fin à la garantie financière avant son terme à moins qu'un préavis d'au moins trente jours ne soit adressé au commissaire.

Le prestataire de la garantie financière doit notifier au commissaire et aux gens de mer concernés sa décision de résilier ou d'annuler la garantie financière au moins trente jours avant la date de déchéance de la couverture.

Art. 7. Le prestataire de la garantie financière ne pourra opposer au marin ou aux gens de mer lésés ou à leurs ayant-droits des moyens d'exceptions, de nullités ou de déchéances dérivant de la loi ou du contrat de prestation financière, et trouvant leur cause dans un fait antérieur ou postérieur au sinistre. Restent toutefois opposables au ou aux marins ou à leurs ayant-droits l'annulation, la résiliation, l'expiration ou la suspension du contrat de garantie financière, intervenues avant la survenance du sinistre.

Art. 8. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins.

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois;

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

Notre Conseil d'État entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1er. Le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins est abrogé.

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.

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires;

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

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

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

Arrêtons:

Art. 1er. Il est inséré à la fin de l'article 5 un nouveau paragraphe ayant la teneur suivante:

« Le capitaine et le personnel médical compétent à bord et à terre font usage du modèle de rapport médical dont le modèle est inclus dans le Guide médical international de bord établi par l'Organisation Mondiale de la Santé dans sa dernière version en vigueur ou tout autre modèle de rapport équivalent à destination du capitaine ou des gens de mer.

Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer. »

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.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er.

La présente loi fait l'objet d'une restructuration afin d'introduire un grand nombre de nouvelles dispositions. Un niveau supplémentaire de subdivision a été ajouté pour une meilleure lisibilité du texte. Ainsi, la table des matières de la nouvelle loi est-elle formulée de la manière suivante :

LIVRE INTRODUCTIF

TITRE 1 – Principes généraux applicables du registre.

TITRE 2 – Mission du Commissariat aux affaires maritimes.

TITRE 3 – Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes.

LIVRE 1 – L'immatriculation des navires et les hypothèques.

TITRE 1 – De l'immatriculation et du navire.

Chapitre 1 – Dispositions relatives à l'immatriculation.

Chapitre 2 – Dispositions relatives au navire.

TITRE 2 – Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque – Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques – Rétributions.

TITRE 3 – De la publicité des droits réels concédés sur des navires.

TITRE 4 – Des privilèges et hypothèques maritimes.

Chapitre 1 – Des privilèges maritimes.

Chapitre 2 – De l'hypothèque maritime.

Chapitre 3 – De l'extinction des privilèges et hypothèques.

LIVRE 2 – Les conditions de sécurité.

LIVRE 3 – Droit du travail applicable aux gens de mer.

TITRE Préliminaire – Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

TITRE 1 – Relations individuelles et collectives du travail.

Chapitre 1 – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Age minimum.

Section 2 – Certificat médical.

Section 3 – Formation et qualification.

Section 4 – Equipage et équipage minimal.

Section 5 – Recrutement et placement.

Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime.

Section 1 – Le contrat d'engagement maritime en général.

Sous-section 1 – Dispositions générales.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 3 – Période d'essai.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.

Sous-section 1 – Recours et forme du contrat à durée déterminée.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée.

Sous-section 5 – Sanctions.

Sous-section 6 – Egalité de traitement.

Sous-section 7 – Période d'essai.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.
Sous-section 1 – Obligations générales de l'armateur.
Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière.
Partie 1 – Droit au rapatriement.
Partie 2 – Abandon et garantie financière.
Partie 3 – Sanctions pénales.
Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage.
Sous-section 4 – Obligations générales du marin.
Section 4. – Résiliation du contrat.
Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.
Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave.
Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur.
Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord.
Section 5. – Cessation du contrat d'engagement maritime.
Sous-section 1 – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin.
Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime.
Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat.
Section 6 – Clause de non-concurrence.
Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.
Chapitre 4 – Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.
Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.
Chapitre 6 – Emploi et chômage.
TITRE 2 – Règlementation et conditions de travail.
Chapitre 1 – Durée du travail.
Section 1 – Durée du travail et temps de repos.
Section 2 – Organisation du temps de travail.
Section 3 – Dispositions finales.
Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.
Section 1 – Jours fériés légaux.
Section 2 – Repos hebdomadaire.
Section 3 – Congés annuels.
Sous-section 1 – Calcul des droits.
Sous-section 2 – Prise de congé, fractionnement et cumul.
Section 4 – Congés parental.
Chapitre 3 – Les salaires.
Section 1 – Définitions particulières.
Section 2 – Droit à la rémunération.
Section 3 – Calcul et paiement.
Section 4 – Salaires minima.
Section 5 – Echelle mobile.
Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table.
Section 1 – Logement et loisirs.
Section 2 – Alimentation et service de table.
Chapitre 5 – Egalité de traitement entre les hommes et les femmes.
Chapitre 6 – Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail.

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord.
Chapitre 1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre.
Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs.
Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents.
Section 1 – Obligation des armateurs.
Sous-section 1 – Obligations générales des armateurs.
Sous-section 2 – Principes généraux.
Sous-section 3 – Evaluation des risques.
Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer.
Sous-section 5 – Information des gens de mer.
Sous-section 6 – Formation des gens de mer.
Sous-section 7. – Autres mesures de précaution.
Section 2 – Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées.
Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon.
Sous-section 1 – Programmes nationaux de protection et de prévention.
Sous-section 2 – Information des armateurs et gens de mer.
Section 4 – Dispositions particulières.
Chapitre 4 – Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord.
Section 1 – Définitions.
Section 2 – Obligations de déclaration.
Section 3 – Interdiction de licenciement.
Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte.
Section 5 – Congé de maternité.
Section 6 – Mariage.
Section 7 – Dispositions diverses.
TITRE 4 – Conformité et mise en application des dispositions.
LIVRE 4 – La protection sociale des gens de mer.
LIVRE 5 – Dispositions fiscales et financières.
LIVRE 6 – Du commerce maritime.
TITRE 1 – De l'abordage.
TITRE 2 – De l'assistance en mer.
TITRE 3 – Du transport sous connaissement.
TITRE 4 – Des avaries communes.
TITRE 5 – Dispositions abrogatoires.
LIVRE 7. – Dispositions pénales et disciplinaires.
LIVRE 8 – De l'agrément des entreprises maritimes.

Ad articles 2. et 3.

Tous les articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois font l'objet d'une renumérotation, sur le modèle de la numérotation adoptée par le Code du travail et le Code de la consommation. La numérotation est donc composée d'un nombre à trois chiffres suivi d'un tiret et d'un nouveau nombre. Dans le premier nombre, le premier chiffre correspond au livre, le deuxième au titre, le troisième au chapitre. Les nombres après le tiret se suivent par ordre croissant.

Ainsi, l'ancien article 1erqui fait partie du livre préliminaire (0), titre premier (1) et pour lequel il n'existe pas de chapitre devient l'article 0.1.0-1.

Au nouvel article 0.2.0-1, un alinéa a été ajouté pour expliciter la faculté laissée au commissaire aux affaires maritimes de déléguer sa signature à des employés du Commissariat aux affaires maritimes voire certains pouvoirs.

Le nouvel article 0.2.0-2 assure la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer. Sur base de ce règlement européen, le commissaire est investi d'une nouvelle mission consistant à instruire les plaintes des passagers. Cet article est complété par l'article 7.0.0-3.

Ad article 4.

Les dispositions relatives à l'administration du commissariat aux affaires maritimes sont revues dans le cadre du présent projet de loi afin de se conformer au mieux avec la réforme de la fonction publique de 2015 tout en remplissant les besoins du Commissariat aux affaires maritime en fonctionnaires.

Jusqu'à présent, le commissaire était le seul fonctionnaire attaché aux affaires maritimes, le commissariat aux affaires maritimes étant doté par ailleurs uniquement d'employés d'État de différentes catégories et d'un fonctionnaire détaché.

Le nouvel article 0.3.0-2 introduit la possibilité pour les employés de l'État de déroger au régime des langues en vue de leur fonctionnarisation. Cette dérogation a été créée dans la mesure où les employés sont amenés à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime, pour qui les langues de travail sont l'anglais et le français. Ils participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'OMI ou encore l'OIT, qui se tiennent généralement en anglais et en français. Une connaissance adaptée de l'anglais est impérative alors que celle de l'allemand n'est en réalité pas obligatoirement requise pour l'accomplissement de leurs fonctions. Le projet de loi permet donc, de manière pragmatique, aux employés de l'État de remplacer l'allemand par l'anglais. Un employé pourra donc avoir à démontrer en vue de sa fonctionnarisation qu'il a une connaissance adaptée du français, de l'anglais et du luxembourgeois, sans avoir à prouver qu'il a des connaissances de l'allemand. Les niveaux de connaissance de chacune des langues correspondent à ceux normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

Ad article 5.

Cet article a pour objectif de réviser la définition du terme « navire » et d'introduire celle de l'expression « jauge brute ». La définition du terme « navire » n'est pas anodine puisqu'elle a des répercussions sur le champ d'application de la loi du 9 novembre 1990 précitée en incluant ou excluant les engins flottants qui se multiplient en variété. Il échet de remarquer que cette définition pose débat dans le monde maritime et est encore sujette à évolutions. Par exemple, aux États-Unis d'Amérique, la définition traditionnellement adoptée, à savoir que « tout ce qui flotte est un navire » issue de l'interprétation donnée à la formule du U.S. Code : « toute motomarine de n'importe quelle nature ou autre engin artificiel qui est utilisé ou bien capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau » a été rejetée par la Cour Suprême dans un arrêt *Lozman v. City of Riviera Beach*, n° 11-629, du 15 janvier 2013. Dans cet arrêt, la Cour Suprême a préféré une définition pratique du navire en se concentrant sur le terme « moyen de transport ». La définition développée à l'article 1.1.1-1 reprend les éléments caractéristiques traditionnels du navire : un engin à savoir *« un assemblage de pièces en vue de constituer un bâtiment de mer »* (Rodière et Du Pontavice, Droit maritime) flottant à la surface de la mer ou en profondeur, ayant la capacité d'effectuer une navigation maritime et à affronter les risques de la mer. La définition des navires de mer est de cette manière conçue de façon suffisamment large pour pouvoir inclure des bâtiments de mer aux caractéristiques techniques variées. Par exemple, il n'est pas requis que le bâtiment soit autopropulsé. Cette définition permet par exemple d'inclure aussi bien des sous-marins que des plates-formes de forage, en passant par les dragues. Les critères de l'exploitation commerciale et de jaugeage sont ajoutés afin de limiter le champ d'application de la loi du 9 novembre 1990, précitée, en excluant les petites embarcations et celles qui sont destinées à être utilisées à des fins récréatives, sportives ou de loisirs. Ces dernières devraient être immatriculées sur le registre de plaisance luxembourgeois. Le critère de jaugeage n'est cependant pas strict. En effet, il est prévu la possibilité au commissaire aux affaires maritimes d'octroyer des dérogations au cas par cas. Cette possibilité est due au fait que la flotte luxembourgeoise contient actuellement des unités dont la jauge

brute est inférieure à 200. Le système de dérogation permettra à ces navires soit de maintenir leur immatriculation au registre public maritime luxembourgeois soit de leur laisser la chance de se réorienter vers un registre plus approprié notamment pour les navires de croisière commerciale de petites dimensions. Quant à l'exclusion des navires de pêche ou analogue, le Luxembourg n'a jamais voulu développer la pêche professionnelle maritime. L'exclusion des navires de pêche explicite cette volonté politique. Enfin, il est prévu que le commissaire puisse demander des documents complémentaires pour s'assurer que l'engin proposé à l'immatriculation soit bien à considérer comme un navire.

La deuxième modification porte sur l'introduction de la définition de la jauge brute, de l'OMI et des conventions internationales. Concernant la jauge brute, la version antérieure de la loi du 9 novembre 1990 précitée utilisait l'unité de mesure consistant en tonneaux de jauge. Cette unité a été généralement abandonnée pour les navires de plus de 24 mètres effectuant des voyages internationaux. La présente version fait dorénavant usage de l'unité de mesure tirée de l'*Universal Measurement System* (dit UMS) établi par la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Le terme jaugeage est nouvellement défini par référence à la prédite convention internationale pour tous les navires. Les autres définitions ne nécessitent pas d'explications supplémentaires.

Ad article 6.

La reformulation de l'ancien article 5 a pour objectif de clarifier les critères d'immatriculation des navires auprès du registre public maritime luxembourgeois et de lever l'ambigüité quant à savoir dans quels cas une partie significative de la gestion du navire doit être effectuée au Luxembourg. Le paragraphe 1er concerne les navires exploités par leurs propriétaires qui peuvent être soit des personnes physiques, soit des personnes morales, soit les deux. Les navires doivent appartenir pour au moins 50% à des personnes morales ou physiques implantées sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen mais une partie significative de la gestion doit être effectuée depuis le Luxembourg. Le second paragraphe a pour objectif de permettre l'immatriculation sur le registre public maritime luxembourgeois de navires affrétés coque nue ou exploités par des personnes physiques ou morales ou les deux, dont la gestion est principalement effectuée depuis le Luxembourg.

Il est rappelé que l'article 91, paragraphe 1er, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay (UNCLOS), du 10 décembre 1982, stipule que: *« Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. »* En imposant qu'une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du territoire luxembourgeois, le respect de l'existence d'un lien substantiel entre le navire et son pavillon est assuré. Par ailleurs, les critères de nationalité posés sont conformes aux jurisprudences européennes FACTORTAME (affaire C-221/89 du 25 juillet 1991) et VIKING (affaire C-438/05 du 11 décembre 2007) sur l'application du principe de la libre prestation de services et de la liberté d'établissement.

Ad articles 7. à 19.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 20.

La modification du deuxième alinéa de l'article 1.1.2-2 consistant à attribuer au commissaire plutôt qu'au ministre le droit de déroger à la limite d'âge du navire constitue une simplification administrative. La suppression d'une des conditions pour accorder la dérogation est justifiée par le fait que seul l'état du navire au moment où la demande de dérogation est faite doit compter, indépendamment de savoir si des travaux ont été entrepris ou s'il a été correctement entretenu.

Ad article 22.

La formulation de l'ancien article 21 a été modifiée en raison de l'introduction des articles 3.1.1-14 et suivants auxquels il renvoie (cf. commentaires de l'article 73 sous *ad art. 3.1.1-14. à 3.1.1-17.*).

Ad article 23.

La formulation de l'ancien article 22 a été modifiée en raison de l'introduction de l'article 3.1.1.-18 auquel il renvoie (cf. commentaires de l'article 73 sous *ad art. 3.1.1-18. à 3.1.1-19.*).

Ad articles 24. à 61.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 62.

Le changement des termes employés est dû à une évolution législative (cf. commentaires de l'article 66.).

Ad articles 63 à 64.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 65.

Depuis 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, abrogée et remplacée par le règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et par la directive 2009/15/CE du Parlement 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, la possibilité donnée par l'ancien article 65 de faire appel à des entités de droit privé pour l'assister dans ses missions d'État du pavillon, en particulier pour effectuer des inspections et visites des navires afin de s'assurer de leurs conformités aux prescriptions légales en matière de sécurité et sûreté, est encadrée légalement. Conformément à la directive 2009/15/CE précitée, il est possible de limiter le nombre des organismes en fonction des besoins de l'administration maritime et de demander la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne de la part des pays tiers. Il est fait usage de ces facultés. Le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes complète les dispositions portant sur l'habilitation des organismes.

Ad articles 66. à 72.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 73.

A l'occasion de l'introduction dans l'ordre juridique luxembourgeois de la Convention du travail maritime, 2006, suite à son entrée en vigueur au Luxembourg, le 20 août 2013, le livre 3 (ancien titre 3) de la loi du 9 novembre 1990 précitée concernant le droit du travail applicable aux gens de mer a été intégralement révisé et repensé afin d'obtenir une codification réelle du droit du travail des gens de mer, au moins partiellement dérogatoire au droit commun du travail. Le livre 3 a donc vocation à être complet et aborde en profondeur des thématiques qui étaient précédemment traitées de manière lacunaire voire ignorées. Par ailleurs, cette nouvelle rédaction introduit dans le droit luxembourgeois des mesures qui sont préconisées par la Convention du travail maritime, 2006, sans pour autant être obligatoires et redresse des contradictions qui ont pu apparaître entre la Convention du travail maritime, 2006, et le droit luxembourgeois.

Ci-dessous, le nouveau livre 3 fait l'objet des commentaires suivants :

LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER.

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

Ad article 3.0.0-1.

L'article 3.0.0-1 est consacré à différentes définitions.

1. *Armateur* : ce terme désigne la personne qui a accepté les responsabilités de l'exploitation du navire et a accepté de se charger des tâches et responsabilités incombant aux armateurs aux termes de la convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. C'est ainsi le responsable de l'exploitation du navire qui est armateur au sens de la Convention du travail maritime, 2006 ;
2. *BIT* : cet acronyme désigne le Bureau International du Travail ;
3. *Certificat du travail maritime* : l'État luxembourgeois doit délivrer à chacun de ses navires (tels que définis par le présent projet de loi, voir *infra*) de jauge brute supérieure ou égale à 500 un certificat du travail maritime valable 5 ans, précisant que les conditions de travail et vie à bord ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions nationales prises en application de la loi luxembourgeoise et de la Convention du travail maritime 2006. Un 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 est d'ores et déjà intervenu pour règlementer l'inspection MLC des navires et leur certification MLC, au sens dudit règlement. Les navires d'une jauge brute de plus de 200 qui effectuent des voyages internationaux seront certifiés sur base de ce règlement grand-ducal. Pour tous les navires de jauge brute de moins de 200 ou ceux de moins de 500 n'effectuant pas de voyages internationaux, la certification peut être demandée par l'armateur sur une base volontaire;
4. *Contrat d'engagement maritime* : les marins doivent être en possession d'un contrat de travail clair et conforme aux dispositions du présent projet de loi. Les conditions de fond et de forme que le contrat doit revêtir sont précisées aux articles 3.1.2-1 et suivants ;
5. *Déclaration de conformité du travail maritime* : tout navire, soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité doit la détenir. La déclaration mentionne les prescriptions nationales prises en application de la loi et de la Convention du travail maritime, 2006, ainsi que les mesures prises par l'armateur pour en assurer le respect ;
6. *Gens de mer ou marin* : cette définition doit être lue avec l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er. La notion de gens de mer (marin au singulier) doit s'entendre de la façon la plus large possible. Le texte ne concerne pas seulement le personnel prenant directement part aux activités de navigation ou au fonctionnement des navires. Les droits prévus pourront notamment s'appliquer aux personnes salariées ou non, exerçant à bord du navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit (exemple : personnel employé dans l'hôtellerie et la restauration à bord des navires de croisière).

   Toutefois certaines catégories de personnel, telles celles intervenant occasionnellement, pour de courtes durées à bord ou pour des tâches non liées directement à l'exploitation du navire continueront de ne pas relever de la réglementation maritime. En cas de doute sur l'appartenance d'une catégorie aux fins de la convention, la question sera tranchée par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En tous les cas, il sera tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006, ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT.

   Il faut toutefois préciser que, pour cette catégorie des « non gens de mer » ce n'est que sur certains aspects limités et pour des raisons pratiques que certaines mesures découlant de la mise en œuvre de la Convention du travail maritime, 2006, ne seront pas appliquées ou seront adaptées (contrat

de travail, temps de travail, etc.). Ainsi, les différentes dispositions relatives au bien-être et au rapatriement resteront-elles applicables à tous les navigants sans aucune distinction ;

7. *Navire* : cette définition doit être lue avec l'article 3.0.0-2, paragraphe 2. Le texte s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, exception faite des catégories suivantes :
   – les navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire,
   – les navires affectés à la pêche, qui ont fait l'objet en 2007 d'une convention spécifique en matière de travail,
   – les navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques ;

   Les navires inscrits au registre de plaisance (loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales) sont aussi visés par le présent texte, même s'ils ne sont pas exploités commercialement, dans la mesure où l'article 28 de la loi du 23 septembre 1997 précitée renvoie aux dispositions du présent livre dès lors que le navire est armé d'un équipage avec lequel des rapports de service s'établissent ;
8. *OIT* : cet acronyme désigne l'Organisation Internationale du Travail ;
9. *OMS* : cet acronyme désigne l'Organisation Mondiale de la Santé ;
10. *Piraterie* : conformément aux amendements à la Convention du travail maritime, 2006, adoptés lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, il y a lieu, pour éviter des qualifications juridiques divergentes, d'entendre le terme de piraterie au sens de la définition qui lui a été donnée par les articles 101 et suivants de la convention de Montego Bay de 1982 ;
11. *Service de recrutement et de placement des gens de mer* : voir les commentaires des articles 3.1.1-21 à 3.1.1-23 ;
12. *STCW* : cet acronyme désigne la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) du 7 juillet 1978 ;
13. *Vols à main armée* : conformément aux amendements à la Convention du travail maritime, 2006, adoptés lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, il y a lieu, pour éviter des qualifications juridiques divergentes, d'entendre l'expression de vols à main armée au sens de celle qui lui est donnée par la Résolution OMI A.1025 (26), paragraphe 2.

Ad article 3.0.0-2.

Cet article circonscrit le champ d'application du projet de loi tant à l'égard des navires visés que des gens de mer qui y sont soumis. Les commentaires sont ceux de l'article 3.0.0-1 points 7 et 10.

Ad article 3.0.0-3.

Le dispositif proposé cherche à clarifier le régime juridique applicable au contrat de travail du navigant étranger. Les différents registres européens permettent l'embauche de gens de mer étrangers et, concomitamment, la soumission de leur contrat de travail à la loi choisie par les parties et plus spécifiquement à la loi de leur pays de résidence.

Si la loi du 9 novembre 1990 précitée dans sa formulation précédente retient, en son article 72, comme critère de rattachement prééminent, voire exclusif, la loi de la nationalité du navire, il n'en demeure pas moins que la nationalité du navire, comme critère de rattachement, n'a pas une valeur absolue dans un système de droit international privé.

Par le passé, la prééminence de la loi du pavillon a été conditionnée par l'impossibilité d'identifier d'autres critères de rattachement susceptibles d'indiquer un système cohérent de protection des intérêts en jeu.

L'application de la loi du pavillon aux rapports de travail maritime s'appuyait sur l'idée qu'elle reflétait la loi de l'État où était localisé le lieu de l'exécution du travail dans la mesure où le navire était traditionnellement assimilé au « territoire flottant de l'État ». Or, comme l'a rappelé le Conseil

constitutionnel en France (Conseil Constitutionnel, 28 avril 2005, Décision n° 2005-514 DC) « *[...] un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français* » (considérant 33) et le navire ne peut donc pas être considéré comme le lieu où s'exécute le contrat de travail.

Il faut également relever que le Règlement de Rome I (Règlement (CE) No 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles), qui trouve à s'appliquer dans les relations de travail maritime, ne mentionne en aucune façon la loi du pavillon comme critère de rattachement. Le Règlement de Rome I, conformément à son article 3, permet aux parties de désigner la loi applicable au contrat de travail.

A ce titre, il faut noter qu'il résulte de ces différents éléments que l'ensemble des règles d'ordre public social luxembourgeois n'a pas vocation à s'appliquer aux prestations de service qui ne s'exécute pas au Luxembourg (CJCE, 27 mars 1990, arrêt Rush Portuguesa concernant le détachement des travailleurs). Les navigants résidant hors du Luxembourg ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit luxembourgeois.

Dans cette logique, les gens de mer auront des contrats d'engagement soumis à la loi choisie par les parties (article 8 du Règlement de Rome I) sans pour autant priver le marin de la protection des dispositions impératives de la loi qui seraient applicables à défaut de choix. Le projet prend néanmoins le soin de définir des règles d'ordre public social qui seront applicables en tout état de cause aux navigants employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (par exemple : temps de travail et de repos, hygiène, sécurité, santé,…) et rappelle également que les dispositions issues des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg et notamment la Convention du travail maritime, 2006, constituent en tous les cas des garanties minimales.

Ad article 3.0.0-4.

Afin de prendre en compte les engagements internationaux du Luxembourg qui a ratifié la Convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail sur la pièce d'identité des gens de mer, et afin de faciliter l'exercice de leur activité, les gens de mer ressortissants luxembourgeois pourront solliciter une pièce d'identité conforme à cette convention et comprenant des données biométriques. Tous les gens de mer disposant d'un tel document seront reconnus comme tel dans les transits et transferts, de même que pour l'exercice du droit de descente à terre.

De surcroît, tous les gens de mer navigant sous pavillon luxembourgeois devront détenir un livret de marin émis par le commissaire.

Ad article 3.0.0-5.

Le projet de loi introduit de nouvelles infractions et sanctions pénales dans le domaine de la législation sociale. Ces nouvelles incriminations ne préjudicient pas les autres lois spéciales ou l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Ad article 3.0.0-6.

Le présent article encadre de manière générale le jeu de renvoi avec le Code du travail luxembourgeois. Des dispositions contraires expresses renvoyant ou excluant l'application du Code du travail aux gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois sont développées viennent affiner ce cadre général au long du projet de loi.

TITRE 1 –

Relations individuelles et collectives du travail.

Chapitre 1 – *Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.*

Section 1 – Age minimum.

Ad article 3.1.1-1.

L'article 3.1.1-1 reprend la norme A1.1 de la Convention du travail maritime, 2006, qui précise qu'en principe l'âge minimal pour travailler à bord des navires de mer est de 18 ans. Le Luxembourg n'entend pas prévoir d'exception à cette règle.

Ad article 3.1.1-2.

Cet article permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord alors qu'il n'a pas atteint l'âge requis (18 ans). L'article sanctionne pénalement l'armateur qui emploie un marin en violation de la règle sur l'âge minimal. L'échelle des peines s'inspire de celle prévue dans le Code du travail (article L. 345-2.).

Section 2 – Certificat médical.

Ad articles 3.1.1-3. à 3.1.1-13.

Ces articles soumettent le recrutement des gens de mer par contrat de travail maritime à la présentation d'un certificat médical attestant que le marin remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage. Le certificat médical doit être établi aux frais de l'armateur. L'article 3.1.1-6 correspond à l'ancien article 76, alinéa 3, de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Le médecin doit être autorisé à exercer dans son pays d'établissement. Plutôt que d'élaborer des normes nationales pour l'examen médical, il est proposé de renvoyer à un référentiel international en suivant en cela le principe directeur B1.2 de la Convention du travail Maritime, 2006. Les visites d'aptitude doivent être passées à titre gratuit. Les exigences d'aptitude médicale (et relatives au certificat médical) pour exercer à bord des navires sont pénalement sanctionnées. L'échelle des peines s'inspire de celle prévue dans le Code du travail (article L. 327-2.).

Section 3 – Formation et qualification.

Ad articles 3.1.1-14. à 3.1.1-17.

Les marins doivent être qualifiés pour exercer leurs fonctions (suivi d'une formation ou détention d'un certificat de capacité). En outre, ils doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. Ces exigences de qualification en vue de l'exercice de la profession de marin sont une reprise des exigences posées à la Convention STCW et par les directives européennes transposées par voie de règlement grand-ducal (règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998).

En cas de violation des dispositions relatives à la qualification des équipages, le commissaire pourra exiger la cessation immédiate du travail du ou des marins concernés.

En outre, l'armateur ou le capitaine, qui engage ou autorise à naviguer des gens de mer qui ne sont pas dotés des titres ou brevets requis, encourt des sanctions pénales comme précédemment sur base de l'article 7.0.0-2 (anciennement article 122 dont l'alinéa 2 est désormais abrogé) de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Les gens de mer qui exercent à bord des fonctions ne correspondant pas à leurs titres ou brevets encourent quant à eux des sanctions pénales dont l'échelle a été reprise de l'ancien article 41 de la loi du 14 avril 1992 précitée. Il en va de même pour l'armateur ou le capitaine qui serait à l'origine de ladite infraction.

Enfin, l'obtention d'un engagement par le recours au faux et usage de faux est sanctionnée conformément à l'article 58 du Code Pénal.

Section 4 – Equipage et équipage minimal.

Ad articles 3.1.1-18 à 3.1.1-19.

Le principe d'effectifs minimaux de sécurité était déjà affirmé tant par la règlementation internationale (Convention SOLAS, Convention n°180 de l'OIT) qu'européenne (Directive 1999/63/CE du 21 juin 1999 du Conseil concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST)) liant le Luxembourg. Cette exigence est rappelée succinctement par la règle 2.7 de la Convention du travail maritime, 2006.

L'effectif de tout navire, quel que soit son tonnage, doit être fixé par l'armateur et est soumis au visa du commissaire qui apprécie sa conformité au regard des impératifs de sécurité et de la règlementation en matière de durée du travail. L'armateur joint à sa demande toutes précisions de nature à justifier l'effectif soumis au visa (caractéristiques techniques du navire, indication de la navigation et du trafic effectué, qualifications de l'équipage, détails de l'organisation du travail à bord, etc.). Les règles relatives aux effectifs minimaux sont complétées pour prendre en compte les impératifs de sûreté et leur non-respect fera l'objet de sanctions pénales. La liste d'équipage conforme aux exigences internationales devra identifier tous les gens de mer à bord. Est également prévue la généralisation de l'obligation de veille à bord des navires.

Section 5 – Recrutement et Placement.

Ad article 3.1.1-20.

Chaque marin doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire et régi par le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

Ad article 3.1.1-21.

Les armateurs peuvent recruter directement des gens de mer pour travailler à bord de leurs navires ou utiliser des services de recrutement et de placement des gens de mer. En matière maritime, il est en effet courant de recourir à des agences externes de gestion maritime pour l'équipage. Deux hypothèses peuvent être distinguées. Dans le premier cas, les agences agissent comme intermédiaires entre les équipages et l'armateur ; le *crew manager* agit, pour le compte et dans l'intérêt de l'armateur et aucun lien contractuel n'existe entre l'équipage et le *crew manager*. Dans le second cas, les agences sont directement l'employeur ; le contrat d'engagement n'est donc pas conclu entre le marin et l'armateur (propriétaire ou non).

Ces agences, appelées communément « Manning agences », vont donc changer la donne managériale des entreprises d'armement, dans la mesure où celles-ci peuvent ne pas gérer directement le recrutement, la formation et la rémunération pour toute une partie de leur équipage.

Ad article 3.1.1-22.

La Convention du travail maritime, 2006 a entrepris de réglementer le fonctionnement des services de recrutement et de placement du fait que bon nombre de marins cherchent à s'embarquer sur des navires battant le pavillon d'un pays autre que le leur. Il y avait également lieu de rester en alerte devant les pratiques déloyales utilisées par certains services de recrutement. Les dispositions de la Convention du travail maritime, 2006 (norme A1.4) s'adressent aux pays sur le territoire desquels opèrent des services aussi bien publics que privés de recrutement et de placement des gens de mer. Les armateurs doivent ainsi s'assurer que le service auquel ils font appel est certifié ou réglementé conformément aux prescriptions de la règle 1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. A ce titre, il y a lieu de rappeler que conformément à la norme A1.4, les services de placement et de recrutement doivent quant à eux s'assurer de la qualification et de l'aptitude médicale des gens de mer, de la validité de leurs documents professionnels obligatoires, de la conformité de leurs contrats de travail aux règles de droit applicables, du respect par l'armateur de ses obligations en matière de rapatriement, etc.

Lorsque l'armateur entend recourir à des services publics ou privés de recrutement et de placement de gens de mer établis dans un État où ni la Convention n° 179 de l'Organisation internationale du

travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ni la Convention du travail maritime, 2006 ne s'appliquent, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. En outre, il en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce complémentaire de nature à démontrer la fiabilité du service de placement et de recrutement. Le commissaire pourra par exemple demander à ce que l'armateur engage une société de classification qui aura pour missions d'auditer le service de recrutement et de placement et d'établir un rapport de conformité à la norme A 1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. Le commissaire pourra toujours s'opposer, dans un délai de cinq jours à compter de la notification, au recrutement s'il estime que les standards de la Convention du travail maritime, 2006, ne sont pas respectés.

En toute hypothèse, un contrat doit être passé entre l'armateur et le service de recrutement et de placement des gens de mer. L'armateur ne devra ainsi souscrire un contrat de mise à disposition qu'auprès d'une entreprise présentant des références idoines qui auront par exemple fait l'objet de visites d'armateurs et qui s'engagent contractuellement à respecter les normes fixées par la Convention du travail maritime, 2006. L'armateur ne devra pas se comporter en inspecteur du travail mais effectuer des diligences normales de manière ponctuelle.

Ad article 3.1.1-23.

Malgré l'existence d'un contrat avec un service de placement et de recrutement, l'armateur reste pleinement responsable de l'intégralité des obligations mises à sa charge par le présent texte et par la Convention du travail maritime, 2006. En conséquence, si le *crew manager* agit en tant qu'employeur de fait ou de droit (voir supra *ad art. 3.1.1-21*), cela ne dégage pas pour autant l'armateur des responsabilités mises à sa charge d'après le présent texte et la Convention du travail maritime, 2006. Le présent article met l'emphase sur les obligations financières de l'armateur (paiement des salaires, frais de rapatriement, soins de santé,…), mais les autres obligations y compris administratives reposent également *in fine* sur lui.

Ad article 3.1.1-24.

Cet article traite des conséquences de la conclusion d'un contrat de mise à disposition passée avec une agence de placement et de recrutement qui ne remplirait pas les conditions prévues à l'article 3.1.1-22. Le contrat de mise à disposition est nul et les gens de mer recrutés sur base de ce contrat seront considérés comme employés directement par l'armateur, tout en ayant la possibilité de mettre fin à la relation de travail. Cet article s'inspire de l'article L. 133-2 du Code du travail.

Ad article 3.1.1-25.

L'armateur qui emploie des marins par le biais d'agence de placement et de recrutement qui ne respecte pas les dispositions de l'article 3.1.1-22 est passible d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement ou les deux. L'échelle des peines est reprise de celles prévues aux articles L. 134-3 et suivants du Code du travail sur le prêt de main-d'œuvre, vu le lien ténu qui existe entre ces deux situations.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime.*

Section 1 – Le contrat d'engagement maritime en général.

Sous-section 1 – Dispositions générales.

Ad article 3.1.2-1.

L'article 3.1.2-1 pose le cadre général des dispositions relatives au contrat d'engagement maritime.

A ce titre l'article 3.1.2-1, reprenant en cela l'ancien article 77, paragraphe 2, de la loi du 9 novembre 1990 précitée, précise que le contrat d'engagement maritime peut être conclu à durée indéterminée, à durée déterminée ou au voyage.

A l'origine, les contrats d'engagement maritime étaient tous des contrats au voyage. Par la suite, le principe de stabilisation fut posé de telle sorte que le marin et l'armateur conclurent moins de contrats au voyage liant le marin à l'expédition maritime et recoururent au contrat à durée déterminée ou indéterminée liant le marin à l'entreprise maritime. Ainsi, les périodes non embarquées sont-elles couvertes par le contrat d'engagement.

Aujourd'hui, les trois types de contrat sont l'usage selon le secteur considéré. Reprenant les principes posés à la loi du 9 novembre 1990 précitée, le projet de loi n'encadre donc pas le domaine légal des cas de recours au contrat à durée déterminée et n'exige pas que soit justifié par un ou plusieurs motifs le recours au contrat à durée déterminée.

L'article précise également que les parties ne peuvent pas s'entendre pour fixer conventionnellement des stipulations qui seraient moins favorables au marin. Dans le même ordre d'idées, toute clause qui viendrait à aggraver les obligations du marin sera considérée comme nulle et de nul effet.

Ad article 3.1.2-2.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime.

Ad article 3.1.2-3.

Tout marin au moment de son entrée en service doit être en possession d'un contrat d'engagement maritime écrit, signé non seulement par lui mais aussi par l'armateur ou son représentant qui doit justifier de ses pouvoirs. Lorsque le marin n'est pas salarié, il doit disposer d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, garantissant des conditions de travail et de vie à bord conformes aux prescriptions du projet de loi. Le présent article n'impose pas que l'écrit soit établi sous forme papier. Un contrat sous forme électronique est acceptable conformément à l'article 1322-1 du Code civil.

Les gens de mer doivent avoir la possibilité d'examiner leur contrat d'engagement maritime et de demander conseil à ce sujet avant de le signer, et avoir accès à telles autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu'ils contractent librement, en ayant une compréhension suffisante de leurs droits et de leurs responsabilités. Ceci implique que le marin ait reçu un projet de contrat d'engagement maritime plusieurs jours avant son entrée en service.

L'armateur et le marin concerné doivent signer l'un et l'autre les originaux du contrat d'engagement maritime et en conserver un.

Les armateurs doivent veiller à ce que des informations claires relatives aux conditions d'emploi puissent être aisément obtenues à bord par les gens de mer concernés, et à ce que ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime, soient accessibles pour vérification au personnel des autorités compétentes, y compris à celui de l'autorité des ports d'escale. Le capitaine doit donc avoir à bord et présenter sur demande auxdites autorités le texte des dispositions légales, une copie des contrats et des conventions collectives applicables. Ces documents et informations doivent également pouvoir être accessibles au marin qui en fait la demande au capitaine.

Les services du marin sont constatés par l'établissement d'un certificat de service conformément à la norme A2.1, paragraphe 1er, point e) et paragraphe 3. Le livret de marin, s'il fait état des différents éléments (périodes et travail effectué), peut constituer un certificat de services.

Ad article 3.1.2-4.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.1.2-5.

Cet article énonce les informations que le contrat doit obligatoirement comporter. Il y a lieu de noter que le contrat soumis à un droit étranger devra inclure au minimum les indications figurant au paragraphe 4 de la norme A2.1 de la Convention du travail maritime, 2006.

Toute modification d'un des éléments essentiels du contrat devra faire l'objet d'un écrit moyennant un avenant au contrat, à signer et à remettre aux parties au plus tard au moment de la prise d'effet de la modification à moins que la modification intervenue ne résulte d'un changement des textes législatifs, réglementaires, administratifs ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement fait référence. A défaut d'écrit, le texte autorise le marin à établir l'existence et le contenu du contrat par tous les moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Il y a lieu de préciser que, comme en droit du travail, l'omission d'une mention obligatoire n'entraîne pas la nullité du contrat de travail, mais rend la preuve de cet élément plus difficile.

Sous-section 3 – Période d'essai.

Ad article 3.1.2-6.

Le contrat d'engagement maritime peut prévoir une période d'essai. Celle-ci n'est pas obligatoire ; elle n'existe que si elle est prévue par le contrat individuel de travail.

La clause d'essai doit être prévue dans l'écrit constatant le contrat de travail et ce à peine de nullité de la clause d'essai. Elle doit en outre être constatée pour chaque travailleur individuellement au plus tard au moment de l'entrée en service. L'écrit est une condition substantielle, aucune autre preuve ne sera acceptée et à défaut dudit écrit, le projet de loi présume que le contrat est conclu pour une durée indéterminée, sans période d'essai.

Puisque la période d'essai a pour objectif de s'assurer des compétences du marin, celle-ci débute le jour de l'embarquement effectif du marin mais se décompte pour le reste en jours calendaires et non en jours travaillés.

Les paragraphes 3 et 4 sont relatifs à la période minimale et maximale de l'essai. Conformément à la jurisprudence appliquée à la matière en droit commun (CA, 7 mars 1991 Pesché / Arthur Welter ; CA, 28 mars 1996, Chemolux / Leven), une période d'essai irrégulière quant à sa durée n'est pas nulle dans son intégralité, mais reste valable pour la durée légale maximale autorisée, la clause d'essai étant seulement nulle pour la durée excessive.

Le paragraphe 5 est relatif à la résiliation du contrat d'engagement durant la période d'essai. Son régime obéit à des règles propres exigées notamment par les besoins de la navigation sauf lorsqu'il est expressément fait référence aux dispositions applicables à la résiliation du contrat à durée indéterminée. Le texte renvoie ainsi expressément aux dispositions générales de la Section 4 du présent chapitre qui régissent les formes pour mettre fin au contrat avec préavis (renvoi à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2) ainsi qu'aux dispositions relatives à la résiliation pour motifs graves (article 3.1.2-59).

Le paragraphe 6 n'appelle pas de commentaires particuliers.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques.

Ad article 3.1.2-7.

Cet article dispose que l'employeur supporte les pertes et dommages subis par son entreprise. La jurisprudence a inclus dans les risques créés par l'activité de l'entreprise les fautes inhérentes à l'exécution même de la mission confiées au préposé (Cour d'appel, civil, 9 mai 2007, Pas 34, p.18). Cet article est donc relatif à la responsabilité du marin à l'égard de l'armateur pour tous les dommages qu'il cause à l'entreprise de ce dernier dans l'exécution de son contrat. A ce titre et, de la même manière qu'en application de l'article L. 121-9 du Code du travail, une éventuelle action de l'armateur à l'encontre de son préposé n'est envisageable que si ce dernier a causé le dommage par un acte volontaire ou par une négligence grave. Ainsi, le comportement dommageable du salarié doit revêtir une certaine gravité pour engager la responsabilité personnelle du préposé vis-à-vis de son armateur; une faute simple n'est pas suffisante.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.

Sous-section 1 – Recours et forme du contrat à durée déterminée.

Ad article 3.1.2-8.

En matière maritime, le recours au contrat à durée déterminée a longtemps été le principe. De nos jours, s'il est plus fréquent de recourir au contrat à durée indéterminée, il n'en demeure pas moins que le recours au contrat à durée déterminée reste l'usage constant dans certains secteurs maritimes en raison de la nature de l'activité exercée (cf. également les commentaires sous *ad art.3.1.2-1.*).

Ad article 3.1.2-9.

Sous réserve des dispositions devant figurer au contrat et visées à l'article 3.1.2-5 du projet de loi, le contrat à durée déterminée écrit doit en outre comporter les mentions suivantes:

– sa date d'expiration et, si le contrat, est conclu au voyage, les modalités permettant de rendre le terme du contrat déterminable dès lors que la durée approximative du voyage n'est pas appréciable *a priori* ;

– éventuellement une clause de report ;

– la durée de la période d'essai éventuellement convenue.

A défaut de telles précisions, le contrat est présumé avoir été conclu pour une durée indéterminée. Il s'agit là d'une sanction protectrice des gens de mer.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée.
et
Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée.

Ad article 3.1.2-10.

Le contrat à durée déterminée doit en principe comporter une échéance fixée avec précision. Il peut néanmoins prévoir une échéance conditionnelle s'il est conclu:

– pour remplacer un marin temporairement absent ou pour remplacer un marin dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'une grève, par exemple, un marin en congé parental ; ou pour remplacer un marin sous contrat à durée indéterminée dont le poste est devenu vacant, dans l'attente de l'entrée en service du travailleur appelé à le remplacer ;

– s'il porte sur un emploi saisonnier.

Dans ces différents cas, le contrat doit être conclu pour une période minimale et prend fin lors du retour du salarié absent ou de la réalisation de l'objet pour lequel il a été conclu.

Il faut noter que le projet de loi se réfère explicitement par cet article au contrat saisonnier, tel qu'envisagé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et dans le règlement grand-ducal du 11 juillet 1989 portant application des dispositions des articles 5, 8, 34 et 41 de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail, et donne la possibilité aux parties d'y recourir. Un contrat saisonnier est un contrat de travail à durée déterminée conclu pour des travaux à caractère saisonnier. Pour les activités touristiques, les travaux saisonniers peuvent être le fait aussi bien d'entreprises dont l'activité est liée aux saisons que de celles dont l'activité est seulement accrue du fait de la saison. Or, le secteur de la grande plaisance est fortement marqué par un développement très important et rapide de ses activités compte tenu de la brièveté de la saison estivale (début avril à fin septembre). Au demeurant, le règlement grand-ducal susvisé précise que « *[…] sont considérés comme emplois à caractère saisonnier les contrats ayant pour objet […] la prestation d'activités dans les entreprises de l'aviation et du transport de personnes dont l'activité subit un accroissement régulier et prévisible du seul fait de la saison* ». Dans l'hypothèse d'un contrat saisonnier, le contrat doit soit comporter un terme fixé avec précision lors de sa conclusion soit, en cas d'impossibilité, être conclu pour une durée minimale d'emploi et avoir pour terme la réalisation de son objet.

Ad articles 3.1.2-11 et 3.1.2-12.

Historiquement, le contrat d'engagement maritime était limité à l'expédition maritime, à savoir le voyage. Il était donc limité dans le temps mais avec un terme incertain. L'attrait de l'usage du contrat à durée déterminée est donc d'introduire une certitude quant à la date de survenance du terme. Compte-tenu de cette spécificité historique, le recours au contrat à durée déterminée qu'il soit établi avec un terme certain ou incertain à savoir pour un voyage déterminé n'a pas besoin d'être justifié par l'exécution d'une tâche précise et non durable à l'instar du droit commun du travail.

Cette dérogation au droit commun n'est pas constitutive d'un usage abusif ou discriminatoire au contrat à durée déterminée. Il est ainsi fait usage de la faculté laissée aux États membres de l'Union européenne « de tenir compte des besoins particuliers relatifs aux secteurs d'activités spécifiques et/ou aux catégories de travailleurs en cause » pour l'encadrement du recours aux contrats à durée déterminée (CJUE, 3 juillet 2014, affaires jointes C-362/13, C-363/13 et C-407/13). Dans cet arrêt, la CJUE rappelle en effet qu' « il convient toutefois de souligner d'emblée que l'accord-cadre n'impose pas aux États membre d'adopter une mesure exigeant que tout premier ou unique contrat de travail à durée déterminée soit justifié par une raison objective. En effet, ainsi que la Cour l'a déjà jugé, de tels contrats de travail à durée déterminée ne relèvent pas de la clause 5, point 1, de l'accord-cadre, laquelle porte uniquement sur la prévention de l'utilisation abusive des contrats ou relations de travail à durée déterminée successifs, les raisons objectives visées au point 1, sous a), de ladite clause portant ainsi sur le seul « renouvellement de tels contrats ou relations de travail » (voir arrêt Angelidaki e.a., EU:C:2009:250, point 90, ainsi que ordonnace Vino, EU:C:2010:677, points 58 et 59). »

Le renouvellement du contrat à durée déterminée est quant à lui adéquatement encadré par une ou plusieurs mesures prévues par la directive 1999/70/CE concernant l'accord-cadre CES, UNICE et CEEP sur le travail à durée déterminée en son article 5, point 1, qui dispose qu' « afin de prévenu les abus résultant de l'utilisation de contrats ou de relations de travail à durée déterminée successifs, les États membres, après consultation des partenaires sociaux, conformément à la législation, aux conventions collectives et pratiques nationales, et/ou les partenaires sociaux, quand il n'existe pas des mesures légales équivalentes visant à prévenir les abus, introduisent d'une manière qui tienne compte des besoins de secteurs spécifiques et/ou de catégories de travailleurs, l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

a) Des raisons objectives justifiant le renouvellement de tels contrats ou relations de travail ;

b) La durée maximale totale de contrats ou relations e travail à durée déterminée successifs ;

c) Le nombre de renouvellements de tels contrats ou relations de travail. »

Le projet de loi fixe la durée maximale du contrat à durée déterminée, pour une même personne, à 24 mois renouvellement compris. Le nombre de renouvellement est limité à deux. Deux des mesures énumérées à l'article 5, point 1, de l'accord-cadre susmentionné sont ainsi adoptées. A ceci s'ajoute que le principe du renouvellement du contrat ou des conditions de son renouvellement doivent avoir fait l'objet d'une clause du contrat initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat. A défaut, le contrat renouvelé sera réputé à durée indéterminée, la preuve contraire n'étant pas admissible.

Un armateur ayant une activité ou un secteur d'activité saisonnière peut embaucher des marins saisonniers par des contrats dont la durée ne doit pas couvrir obligatoirement la totalité de la saison. Toutefois, le contrat ne peut être conclu pour une durée supérieure à 7 mois sur une même période de douze mois consécutifs, renouvellement compris.

Le contrat saisonnier peut être reconduit d'une saison à l'autre. En effet, il est possible de conclure pendant un nombre illimité de saisons un contrat saisonnier avec le même salarié.

Le contrat ainsi conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue toujours un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. En revanche, si les parties ont inséré au contrat saisonnier une clause de reconduction pour la saison suivante, la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre un employeur et un même marin, confère à la relation de travail la nature d'une relation à durée globale indéterminée assujettie en tant que telle aux règles qui régissent, quant à sa rupture, le contrat à durée indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée.

Ad article 3.1.2-13.

En cas de tacite reconduction du contrat à durée déterminée, le contrat est requalifié en contrat à durée indéterminée.

Ad article 3.1.2-14.

Le recours à un contrat à durée déterminée est encadré, comme en droit commun. Ainsi, un délai d'une période égale au tiers de la durée du contrat à durée déterminée (renouvellement compris) doit être observé avant la conclusion d'un nouveau contrat pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin. Cet encadrement du recours à la succession de contrats à durée déterminée n'a toutefois pas vocation à s'appliquer dans des circonstances spécifiques énumérées de façon limitative. Dans ces hypothèses, le projet de loi envisage de permettre de conclure avec le même marin ou avec un autre des contrats à durée déterminée successifs. Ainsi, par exemple, en cas de contrat saisonnier, l'armateur peut recourir, pour pourvoir le poste du marin saisonnier dont le contrat a pris fin, au même marin ou à un autre embauché sur base d'un contrat saisonnier ou mis à disposition par une agence de placement au sens de l'article 3.1.1-21.

Ad article 3.1.2-15.

En cas de reconduction du contrat à durée déterminée, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du précédent contrat à durée déterminée. En cas de reconduction du contrat, le projet de loi interdit d'insérer dans le nouveau contrat une clause d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions.

Ad article 3.1.2-16.

Le texte prévoit la requalification du contrat en contrat à durée indéterminée en cas de violation de certaines dispositions régissant le contrat à durée déterminée et plus spécialement les articles 3.1.2-10 à 3.1.2-12 et 3.1.2-14.

Sous-section 6 – Egalité de traitement.

Ad article 3.1.2-17.

Le texte assure l'égalité de traitement des gens de mer liés par un contrat à durée déterminée avec les gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée en ce qui concerne les dispositions légales et conventionnelles qui leur sont applicables (logements, loisirs, soins médicaux, temps de travail, régime des congés, rémunération, jours fériés, etc.).

Sous-section 7 – Période d'essai.

Ad article 3.1.2-18.

L'article permet de prévoir une clause d'essai dans un contrat à durée déterminée qui doit être conforme aux dispositions applicables à la clause d'essai dans le contrat à durée indéterminée (article 3.1.2-6). La durée de la période d'essai est encadrée pour éviter une disproportion entre sa durée et la durée totale du contrat. Lorsque le contrat est au voyage, le calcul de la période d'essai doit être adapté en tenant compte de la durée approximative du contrat ou, le cas échéant, de la durée fixée par les parties lorsque la durée approximative ne peut être établie. Les points c à f du paragraphe 1er, point 2, n'ont vocation à s'appliquer qu'aux officiers puisque la période d'essai des subalternes ne peut être supérieure à deux mois.

La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la durée maximale du contrat à durée déterminée.

La résiliation du contrat à durée déterminée comportant une clause d'essai peut être à l'initiative des deux parties selon les règles applicables au contrat à durée indéterminée (article 3.1.2-6, paragraphe 5). Si le contrat n'est pas résilié avant la fin de la période d'essai, il est réputé avoir été conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée.

Ad article 3.1.2-19.

Le projet de loi prévoit deux types de contrat à durée déterminée.

Le premier, visé au paragraphe 1er, est le contrat dont le terme est fixé dès sa conclusion et qui prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu. Il est toutefois précisé que le terme du contrat peut être reporté à une date ultérieure s'il vient à échoir au cours d'un voyage. Dans cette hypothèse, le contrat prend effectivement fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

Le second, visé au paragraphe 2, est le contrat au voyage. Il s'agit d'un contrat prévu pour un voyage particulier. Dans cette hypothèse, il n'est pas toujours facile de fixer la date d'achèvement.

Ad article 3.1.2-20.

Le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant son terme sauf en cas de motifs graves (article 3.1.2-59). Hormis ce cas, le licenciement dans le cadre d'un contrat à durée déterminée est à considérer comme abusif et sa rupture ouvre droit pour les gens de mer à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'ils auraient perçus jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

De même, la rupture anticipée par les gens de mer du contrat à durée déterminée ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu à durée indéterminée.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Obligations générales de l'armateur.

Ad article 3.1.2-21.

L'article est relatif aux différentes obligations qui incombent à l'armateur et qui tiennent compte de la spécificité du milieu maritime. Le lieu de travail du marin ne ressemble à aucun autre. La terre est loin et le marin est isolé. Certains points visés à l'article 3.1.2-21 font l'objet d'un corps de règles spécifiques dans le texte (salaires, temps de travail, logement, nourriture, etc.). Par jeu de renvoi, les dispositions du livre 3 sont également applicables aux navires de plaisance non commerciale (cf. article 28 de la loi du 23 septembre 1997 précitée). Les obligations des armateurs de ces navires en matière de logement peuvent néanmoins être exclues.

Ad article 3.1.2-22.

Cet article n'appelle pas d'autres commentaires que ceux figurant à l'article 3.1.2-3, point 5.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière.

Partie 1 – Droit au rapatriement.

Ad articles 3.1.2-23 à 3.1.2-25.

Les gens de mer doivent avoir l'assurance que, en cas de maladie ou d'accident ou lorsqu'il s'agit d'une femme dispensée de travailler en raison de sa grossesse, ou si leur contrat d'engagement maritime expire tandis qu'ils sont embarqués ou, tout au moins, dès lors que la période de service qu'ils ont effectuée à bord excède une durée prescrite qui ne peut être supérieure à neuf mois, l'État du pavillon tient l'armateur dans l'obligation de les ramener dans leurs foyers ou au lieu de leur embarquement, ou encore au lieu prescrit par une convention collective applicable.

L'article 3.1.2-23 met en œuvre la norme A2.5.1, paragraphes 1 et 2 point a), et également le principe directeur B 2.5.1., paragraphe 1er, points a et b.

Le premier cas visé par la norme A2.5.1, paragraphe 1er, traite de l'hypothèse de l'expiration du contrat d'engagement maritime alors que le marin se trouve à l'étranger. Le verbe « expirer » sous-entend que le contrat prévoit une date de fin. Ainsi, la transposition de cette première proposition énonce expressément qu'elle s'applique à des contrats à durée déterminée ou au voyage qui prévoient une date de fin.

La deuxième hypothèse émise par la norme A2.5.1, paragraphe 1er, est celle de la dénonciation du contrat d'engagement maritime par l'armateur ou par le marin pour des raisons justifiées. Cette dénonciation est interprétée comme visant la résiliation unilatérale du contrat d'engagement maritime, ce qui inclut le licenciement et la démission pour motifs réels et sérieux ou pour faute, quel que soit le moment où cette résiliation intervient y compris pendant la période d'essai.

La troisième situation qui nécessite un rapatriement est quand le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières. Ces hypothèses sont précisées par une énumération des « cas » déjà antérieurement visés à l'ancien article 98 la loi du 9 novembre 1990 précitée avec un ajout pour la femme enceinte. Le congé parental est un cas de suspension du contrat de travail.

L'article 3.1.2-24 met en œuvre le principe directeur B2.5.1, paragraphe 8, qui permet aux États de décider si le droit au rapatriement peut expirer lorsqu'il n'a pas été revendiqué dans un délai raisonnable et, le cas échéant, de déterminer ce délai. Il a été choisi de faire usage de cette option et de fixer à trente jours le délai raisonnable. La convention collective du 29 juillet 2014 a arrêté le même délai. Toutefois et conformément aux amendements à la Convention du travail maritime, 2006, adoptés lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, l'absence de revendication dans un délai de 12 mois ne peut être opposé au marin qui a été détenu captif à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée.

L'article 3.1.2-25 met en œuvre la norme A2.5.1, paragraphe 2 point b). Cette norme conditionne le droit au rapatriement à une période d'embarquement qui ne peut toutefois être supérieure à 12 mois.

Un délai de 9 mois a paru raisonnable. Une convention collective pourrait diminuer cette durée et, favoriser le droit des marins, mais ce choix n'a pas été fait par la convention collective du 29 juillet 2014.

Ad article 3.1.2-26.

Le droit au rapatriement doit s'exercer sans frais pour le marin sauf exceptions (règle 2.5 paragraphe 1er de la Convention du travail maritime, 2006). Le Luxembourg était déjà partie aux Conventions sur le rapatriement des marins (n°23 et 166) de l'OIT, qui prévoyaient également que les frais de rapatriement devaient être pris en charge par l'armateur. Le marin ne doit ni faire l'avance des frais de rapatriement ni en principe les supporter *in fine*.

Le deuxième paragraphe transpose la règle 2.5, paragraphe 2, et est complété par la partie 2 relative à l'abandon des marins et à la garantie financière y relative.

Par exception au paragraphe 1er, le marin devra supporter les frais de rapatriement si son débarquement a été causé par soit une faute grave soit par une blessure ou maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable. Ce paragraphe implique toutefois que l'armateur doit faire l'avance des frais, même si le motif du débarquement est l'un des cas invoqués précédemment. Il ne pourra obtenir le remboursement auprès du marin que si le marin reconnait que sa faute grave ou que sa blessure ou maladie est due à une faute intentionnelle ou inexcusable ou si lesdits motifs sont reconnus fondés et justifiés par la juridiction compétente. La charge de la preuve repose sur l'armateur.

Le paragraphe 4 apporte certaines précisions qui sont demandées par la norme A2.5.1, paragraphe 2 point c), et transpose le principe directeur B2.5.1, paragraphe 3, à savoir qu'il détaille les dépenses devant être prises en charge par l'armateur et les autres dispositions qu'il lui incombe de prendre. Il est également précisé qu'en cas d'abandon des marins, les frais tels qu'énumérés à l'article 3.1.2-36 sont couverts par la garantie financière de l'armateur (voir infra).

Le paragraphe 5 transpose le principe directeur B2.5.1, paragraphe 5, et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.1.2-27.

L'article est relatif aux modalités du rapatriement. Cet article est une mise en œuvre du principe directeur B2.5.1 paragraphes 6 et 7.

Le paragraphe 1er pose comme principe que le rapatriement doit être fait par des moyens appropriés et rapides et donc de préférence par avion.

Le paragraphe 2 ouvre un choix au marin, au moment du rapatriement, pour décider entre plusieurs endroits où il peut être rapatrié. Les lieux listés sont réputés être des endroits où le marin a des attaches effectives.

Ad article 3.1.2-28.

Cet article est une mise en œuvre du principe directeur B2.5.1, paragraphe 4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne peuvent être déduits des congés payés que le marin a acquis.

Ad article 3.1.2-29.

Cet article est une mise en œuvre de la norme A2.5.1, paragraphe 4, et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad articles 3.1.2-30 et 3.1.2-31.

Ces articles visent l'hypothèse dans laquelle, suite à la défaillance de l'armateur, le commissaire doit se substituer à l'armateur dans la prise en charge et l'organisation du rapatriement du marin après avoir mis en demeure ce dernier de s'exécuter. Pareillement, si le commissaire manque à son obligation, les autorités étatiques soit de l'État où se trouve le marin, soit de l'État dont le marin est ressortissant pourront effectuer le rapatriement.

Concernant les aspects financiers, si des frais doivent être avancés par l'État, l'armateur en est *in fine* responsable. En tout état de cause, l'État luxembourgeois pourra récupérer sa créance au moyen d'une saisie conservatoire sur le navire. Cette mise à la chaîne du navire relèvera, selon les principes

du droit international privé en matière de voies d'exécution, de la compétence exclusive des autorités de l'État requis. Il y a lieu de préciser que si l'État requis a ratifié la convention internationale du 12 mars 1999[5] sur la saisie conservatoire, il suivra les règles de forme, de fond et de procédure qui y sont indiquées. Il y a lieu, à ce titre, de préciser que la convention précitée du 12 mars 1999 exige l'allégation d'une « créance maritime » au nombre desquelles figure la créance de rapatriement (article 1er, point o).

Ad article 3.1.2-32.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Partie 2 – Abandon et garantie financière.

Ad articles 3.1.2-33 et 3.1.2-42.

Les articles 3.1.2-33 à 3.1.2-42 sont relatifs à la mise en œuvre de la première série d'amendements de 2014 au code de la Convention du travail maritime, 2006, qui ont été approuvés le 11 juin 2014 par la 103ème session de la Conférence internationale du travail conformément au paragraphe 5, article XV, de la prédite convention. Ces amendements portent sur l'abandon des gens de mer (première série d'amendements) et les demandes d'indemnisation de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (deuxième série d'amendements). Ils ont été adoptés le 11 avril 2014 par la commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention, conjointement à une résolution sur les mesures transitoires. Selon le paragraphe 8, article XV, un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7, entre en vigueur six mois après la fin du délai de deux ans fixés pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 et n'ayant pas retiré ce désaccord.

Ad article 3.1.2-33.

Cet article est relatif à la notion « d'abandon » des gens de mer. Le but est de remédier à la situation de marins qui travaillent et vivent à bord des navires sans salaire, souvent pendant plusieurs mois, qui manquent de nourriture, d'eau et de soins médicaux et qui n'ont pas les moyens de rentrer chez eux. En mars 2014, la base de données de l'OIT répertoriait 159 navires marchands abandonnés.

Au 31 janvier 2017, 248 cas d'abandon de gens de mer, concernant 3.037 personnes, ont été recensés. La base de données renseignait 32 cas non réglés. Au cours des cinq dernières années, 33 États du pavillon étaient concernés par 75 cas et 40 États du port l'étaient par 77 cas. En 2016, 17 cas concernant 194 personnes ont été signalés, dont seulement 3 cas ont été complètement réglés au cours de l'année.

L'article précise que l'abandon est constitué dans trois hypothèses à savoir : la situation de non-rapatriement, le défaut d'entretien et de soutien nécessaire ainsi que la rupture des liens avec le marin qui se matérialise par exemple par le non-paiement des salaires pour une période d'au moins deux mois. Bien qu'il puisse exister un lien entre ces manquements, le non-respect de l'un d'entre eux est suffisant pour actionner la garantie dans les limites et conditions fixées aux articles qui suivent.

Ad article 3.1.2-34.

Cet article introduit de façon liminaire la notion de garantie financière et ses principales caractéristiques qui seront précisées dans les articles qui suivent (efficacité, mise en action, modalités de la couverture, etc.). L'article précise toutefois, en son alinéa 3, que la forme que doit revêtir cette garantie sera déterminée par règlement grand-ducal après consultation des partenaires sociaux. Selon la norme A2.5.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, après amendement, cette garantie peut prendre diverses formes à savoir : un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds national, ou tous autres dispositifs équivalents. Actuellement, les clubs P&I se préparent à offrir une telle garantie financière. Ils travaillent à trouver des arrangements concernant la réassurance en cas de

5 La Convention a été adoptée le 12 mars 1999 à la Conférence des Nations Unies/Organisation maritime internationale tenue à Genève du 1 au 12 mars 1999. La Convention est entrée en vigueur le 14 septembre 2011, conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de la convention pour les États l'ayant ratifiée qui précise que « la présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 10 États ont exprimé leur consentement à être liés par elle. »

survenance du risque de défaut de l'armateur résultant en un abandon de l'armateur. Une couverture conforme aux amendements devrait être offerte lors de l'entrée en vigueur des amendements, le 18 janvier 2017.

Ad article 3.1.2-35.

La garantie financière est actionnée par le marin ou son représentant qui devra justifier de ses pouvoirs. Le marin doit bénéficier de l'assistance prévue à première demande. Il devra toutefois corroborer sa demande par des pièces justificatives qui seront de nature à conforter la vraisemblance de son abandon et des prestations, dépenses et coûts connexes.

Dans l'hypothèse où le ou les prestataires viendraient à contester la légitimité d'une partie de la demande, la partie non-contestée devra toutefois être exécutée immédiatement.

Ad article 3.1.2-36.

Cet article est relatif au domaine de couverture de la garantie. Pour être acceptable, cette dernière doit couvrir au minimum :

– quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens. Pour rappel, la notion d'abandon est quant à elle établie lorsque le marin n'a pas été payé durant deux mois ;
– les frais engagés par le marin du fait de la situation d'abandon et notamment les frais de rapatriement s'il a été contraint de les prendre en charge lui-même. Ces frais de rapatriement en cas d'abandon sont quant à eux précisés à l'article 3.1.2-37 (cf. *infra*) ;
– les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements si nécessaires, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Ad article 3.1.2-37.

Cet article est relatif aux frais de rapatriement qui doivent être couverts en cas d'abandon. L'énumération des frais est légèrement différente et sans nul doute plus large de celle visée à l'article 3.1.2-26 paragraphe 4. Cette différence, voulue par les amendements eux-mêmes, tient à ce que le marin est en situation d'abandon, ce qui implique que l'armateur a manqué à une de ses obligations essentielles, conformément aux articles 3.1.2-23 et suivants.

Ad article 3.1.2-38.

Le ou les prestataires de la garantie doivent impérativement informer le commissaire s'ils décident de résilier le contrat qui les lie à l'armateur et laisser à ce dernier un délai de trente jours, au moins, pour pouvoir contracter une nouvelle garantie financière avec un nouveau prestataire. Le défaut de garantie financière valable constitue une infraction grave susceptible d'entrainer l'interdiction de naviguer et le retrait du certificat de travail maritime.

Ad article 3.1.2-39 à article 3.1.2-41.

Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.1.2-42.

Les navires soumis à certification (obligatoire ou spontanée) selon l'article 3.4.0-3 du projet de loi, et selon 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, doivent détenir à bord un certificat ou tout autre document établissant l'existence et l'étendue de la garantie financière. Ce document ou certificat comporte les mentions figurant à l'Annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006, et doit être rédigé ou faire l'objet d'une traduction en anglais. Il doit être affiché de manière et dans un endroit propre à solliciter l'attention des marins et pouvoir être lu par eux.

Partie 3 – Sanctions pénales.

Ad article 3.1.2-43.

Cet article sanctionne l'armateur qui n'aurait pas souscrit de garantie financière telle qu'elle est définie à l'article 3.1.2-34.

Ad article 3.1.2-44.

Cet article crée et définit le délit d'abandon des gens de mer, qui permettra de réprimer les situations de délaissement et de manquement aux obligations essentielles de l'armateur en ce qui concerne la nourriture, le logement, les soins, le paiement des salaires, le rapatriement de ceux-ci. Cet article vient partiellement remplacer l'ancien article 48, alinéa 1er, de la loi précitée du 14 avril 1992 qui sanctionnait uniquement le capitaine d'un navire qui n'assume pas son obligation d'assurer le traitement ou le rapatriement du membre d'équipage malade ou blessé. Ce nouvel article élargit le champ d'application tant personnel que matériel de l'ancien article 48 précité. L'échelle des peines est également augmentée.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer
en cas de perte du navire ou de naufrage.

Ad articles 3.1.2-45. et 3.1.2-46.

Cet article transpose la règle 2.6 de la Convention du travail maritime, 2006.

L'obligation d'indemniser les gens de mer en cas de naufrage, de perte ou d'innavigabilité du navire n'est pas nouvelle et était déjà inscrite dans la convention n°8 de l'OIT relative aux indemnités de chômage en cas de naufrage (non ratifiée par le Luxembourg). L'indemnité est plafonnée à deux mois de salaires comme cela est permis par la Convention du travail maritime, 2006.

Cette indemnité est sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en application de la loi, du contrat ou de la convention collective. Ainsi par exemple, en vertu de l'article 3.1.2-23, point 5, le marin a droit d'être rapatrié aux frais de l'armateur en cas de naufrage du navire.

Il y a également lieu de noter que le texte de la Convention du travail maritime, 2006, spécialement la règle 2.6, ne limite pas le champ de l'indemnité à l'hypothèse du chômage mais vise également le cas des lésions des gens de mer découlant de la perte du navire ou du naufrage du navire. Cette hypothèse n'a pas été reprise par l'article 3.1.2-45 dans la mesure où les lésions des gens de mer durant l'emploi, et ce quelle qu'en soit la cause, sont visées et prises en compte aux articles 3.3.2-1 et suivants.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin.

Ad article 3.1.2-47 à 3.1.2-50.

Ces articles définissent les obligations légales générales du marin : agir avec soin, probité et conscience, selon les ordres et instructions de ses supérieurs hiérarchiques, s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire à sa sécurité ou celle des autres marins, se rendre à bord du navire au lieu, au jour et à l'heure mentionnés dans le contrat, coopérer au sauvetage de son propre navire et prêter aide et assistance à d'autres navires, etc.

Ce texte met en évidence les obligations spécifiques au milieu maritime du fait que le lieu et les conditions de travail du marin ne ressemblent à aucun autre. Ces obligations sont anciennes : l'ordonnance de Colbert (ordonnance de la Marine de 1681) interdisait au Maître d'abandonner leur bâtiment pendant le voyage quel que fût le danger. Seules des situations extrêmes peuvent amener l'équipage à abandonner le navire. Dans ce cas, le capitaine doit rester le dernier à bord. Il y a lieu de rappeler à cet endroit que l'article 61 de la loi du 14 avril 1992 précitée punit d'un emprisonnement de six mois à trois ans, tout capitaine qui pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'abandonne sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage. Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, néglige de sauver les personnes embarquées ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux. Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 à 12.500 euros, tout capitaine, qui, forcé d'abandonner son navire, n'est pas resté à bord le dernier.

Ad article 3.1.2-51.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.1.2-52.

Cet article renvoie à l'article 3.1.2-7 (*cf. supra*).

Section 4 – Résiliation du contrat.

Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.

Ad article 3.1.2-53.

La résiliation est un droit qui appartient à l'une ou l'autre des parties au contrat sous réserve de l'observation de certaines règles.

Dans l'hypothèse où le contrat a été conclu avec une période d'essai, les dispositions de l'article 3.1.2-6, paragraphe 5, devront être respectées.

En cas de cessation de l'entreprise, l'armateur n'est pas libéré, sauf cas de force majeure, des règles définies par le projet de loi pour la résiliation du contrat.

La question du maintien des salaires et des contrats des marins retenus en captivité à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée a été discutée aux 104e et 105e session du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI), tenue au siège de l'OMI, à Londres. Malgré une apparente réduction du nombre de faits dernièrement, la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires continuent d'être un problème. L'un des aspects les plus préoccupants de ce problème concerne ses effets sur les gens de mer qui se retrouvent en captivité à la suite d'actes de ce type, ainsi que sur leurs familles. La captivité peut durer des années, entraînant un traumatisme pour les gens de mer et pour leurs familles qui subissent éventuellement la perte du revenu qui leur permettait de faire face à leurs besoins – alimentation, école, médicaments et autres. Lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, des amendements à la Convention du travail maritime, 2006, ont été adoptés afin d'assurer au marin tenu en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire la pérennité de son contrat et de ses revenus. L'objet du présent texte et, dans sa continuité de l'article 3.2.3-8, est de s'assurer que tout marin détenu en captivité bénéficiera du maintien de son contrat d'engagement et du versement de son salaire et autres prestations contractuelles sur lesquels comptent les familles. Cette obligation ne prendra dès lors fin qu'au décès du marin ou le cas échéant lorsque le marin aura été libéré et dûment rapatrié.

Ad article 3.1.2-54.

Le contrat peut être résilié à l'initiative de l'armateur ou du marin. Dans les deux cas, certaines règles doivent être respectées : en plus de devoir se conformer à un certain formalisme, la résiliation doit respecter les durées de préavis fixées au paragraphe 5 et ne peut devenir effective que dans un port, où le marin démissionnaire ou licencié pourra être remplacé. Les dispositions de l'article 3.1.2-54 sont une reprise de l'ancien article 79 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Toutefois, le projet de loi apporte certaines précisions en différenciant les modalités de notification du licenciement de celles de la démission ou en indiquant la date à compter de laquelle les délais de préavis prennent cours (article 3.1.2-54, paragraphe 6). La nouvelle rédaction du présent article permet de lever toute ambiguïté par rapport à la situation du capitaine, qui selon le cas peut intervenir dans le processus soit en tant que représentant de l'armateur soit en tant que marin licencié ou démissionnaire. Enfin, il y a lieu de préciser que les dispositions luxembourgeoises sont conformes à la Convention du travail maritime, 2006, qui exige que la durée du préavis ne puisse être inférieure à 7 jours (norme A2.1.5).

Ad article 3.1.2-55.

L'article est une reprise de l'ancien article 80 de la loi du 9 novembre 1990 précitée avec toutefois certaines modifications tenant essentiellement à la nécessité de préciser certaines règles, notamment en matière de forme et de procédure de licenciement.

Conformément à la procédure en vigueur en droit commun du travail et selon le principe déjà en vigueur dans le texte de la loi du 9 novembre 1990 précitée, il n'est pas imposé à l'armateur d'énoncer les motifs du licenciement avec préavis lors de la notification de ce dernier.

Le marin peut cependant les lui demander dans un délai de 15 jours suivant la notification dudit licenciement. Il s'agit d'une simple faculté pour le marin. La notion de « motifs réels et sérieux » a été ajoutée à ce stade du texte. Elle ne constitue toutefois pas une nouveauté, dans la mesure où l'ancien article 80, paragraphe 2, de la loi du 9 novembre 1990 précitée l'évoquait déjà mais uniquement au regard de la notion de licenciement abusif.

Auparavant, le marin pouvait demander que le capitaine porte sur le journal de bord les motifs du licenciement. Désormais, le marin peut demander les motifs du licenciement qui devront alors lui être notifiés à personne. Rien ne justifie en effet que les motifs du licenciement soient rendus publics sur le journal de bord. La seule mention figurant sur le journal de bord est l'information que les motifs ont bien été notifiés au marin (à défaut de courrier recommandé avec accusé de réception). Les délais et conditions de la demande et de l'énonciation des motifs ont été précisés. A ce titre, le délai dans lequel l'énonciation des motifs doit intervenir par écrit ou remise (courrier recommandé avec accusé de réception ou remise à l'intéressé donnant lieu à l'établissement d'un procès-verbal ou à une mention au journal de bord contresignée par le marin) a été fixé à quinze jours.

L'armateur est impérativement tenu de répondre à la demande du marin. A défaut, le licenciement sera considéré comme abusif.

La demande de motivation du licenciement est une simple faculté pour le marin mais qui conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif, à l'image du droit commun du travail (CA, 2 octobre 1997 Conigliaro / Transeurope Sàrl, CA, 17 février 2000, Bellany / Asskuranz AG). Si le marin ne demande pas les motifs du licenciement le délai de trois mois pour introduire une demande en licenciement abusif commencera à courir au jour de la notification du licenciement (cf. 3.1.2-60, paragraphe 2) et la charge de la preuve du caractère abusif du licenciement repose sur le marin.

Ad article 3.1.2-56.

L'alinéa 1er de cet article est une reprise à droit constant de l'ancien article 79, paragraphe 4, de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Les alinéas 1 et 2 reprennent les dispositions de l'article L. 124-6 du Code du travail. La partie qui résilie le contrat à durée indéterminée sans respecter le délai de préavis est tenu de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant à la partie de ce délai restant à courir. Il en va de même lorsque l'armateur résilie le contrat pour motif grave sans y être autorisé par l'article 3.1.2-59. L'alinéa 2 souligne que l'indemnité compensatoire de préavis ne se confond ni avec l'indemnité de départ, ni avec les dommages et intérêts attribués en cas de résiliation immédiate par la faute de l'une des parties.

Ad article 3.1.2-57.

Le paragraphe 1er est une reprise de l'ancien article 81 de la loi du 9 novembre 1990 précitée légèrement reformulée. L'indemnité de départ à laquelle le marin licencié a droit est échelonnée suivant le nombre des années de services continus auprès du même armateur. Cette indemnité est forfaitaire et indépendante du préjudice éventuellement subi. Il a également été précisé que l'ancienneté de services continus est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même lorsque le marin bénéficie d'une dispense de travail en cours de préavis.

Les paragraphes 2 et 3 sont relatifs aux modalités de calcul et à l'exigibilité de l'indemnité et n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.1.2-58.

L'armateur peut dispenser le marin de l'exécution du préavis. Il reste toutefois tenu du paiement de l'indemnité compensatrice de préavis. Mises à part certaines adaptations rendues nécessaires en raison de la spécificité de la matière et du lieu d'exécution du travail, la dispense de travail pendant le préavis répond aux mêmes exigences et conditions que celles figurant à l'article L. 124-9 du Code du travail.

Sous-section 2 – Résiliation pour motifs graves.

Ad article 3.1.2-59.

Selon l'article 3.1.2-59, le contrat peut être résilié sans préavis, avant l'expiration du terme ou du voyage, pour un ou plusieurs motifs graves procédant d'un fait ou de la faute de l'autre partie. Le droit du travail maritime s'aligne ainsi sur le droit commun et ne donne plus une énumération limitative des cas ou situations ouvrant droit pour l'une des parties à la résiliation sans préavis ou avant l'expiration

du terme (ancien article 82 de la loi du 9 novembre 1990 précitée). Le droit luxembourgeois suit également ainsi l'évolution qu'on put connaître en la matière les droits voisins (exemple : article 73 de la loi belge du 3 juin 2007).

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur.

Ad article 3.1.2-60.

Il s'agit d'une reprise du droit commun du licenciement (article L. 124-11, paragraphes 1 à 4 du Code du travail) qui n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.1.2-61.

Il s'agit d'une reprise du droit commun notamment de l'article L. 124.12 du Code du travail qui n'appelle pas de commentaires particuliers.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord.

Ad article 3.1.2-62.

Le marin et l'armateur peuvent d'un commun accord décider d'interrompre leurs relations contractuelles. La résiliation d'un commun accord devra toutefois obéir à certaines conditions de forme pour ne pas être entaché de nullité.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.

Ad article 3.1.2-63 à 3.1.2-69.

Le contrat maritime peut prendre fin pour différentes raisons. Les articles sur la cessation du contrat d'engagement maritime présentent des similarités avec ceux du droit commun du travail et n'appellent donc pas de commentaires particuliers. Certaines causes de cessation du contrat d'engagement maritimes sont cependant propres au secteur. Il s'agit par exemple du cas où le navire pour l'exploitation duquel le marin est engagé n'est plus capable de naviguer. Il est rappelé que des contrats d'engagement maritimes peuvent dorénavant être conclus pour le service d'un marin auprès d'un armateur. Le marin pourra être amené à changer de navires et la perte d'un navire dans la flotte n'entraine alors pas la cessation du contrat d'engagement maritime (spécialement art. 3.1.2-66).

Ad article 3.1.2-70.

Cet article introduit la priorité au réembauchage pour les gens de mer licenciés pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'armateur, en renvoyant à l'article L. 125-9 du Code du travail.

Section 6 – Clause de non-concurrence.

Ad article 3.1.2-71.

Compte-tenu des spécificités du secteur maritime et notamment de la flexibilité du marché du travail, il est interdit de prévoir des clauses de non-concurrence dans les contrats d'engagement maritimes.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail.*

Ad article 3.1.3-1 et article 3.1.3-2.

Ces articles renvoient au Code du travail luxembourgeois. Compte-tenu du caractère international du secteur maritime, il a été prévu que la représentativité des organisations syndicales soit justifiée par un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentative des gens de mer.

Ad article 3.1.3-3.

Selon l'article 3.0.0-6, dernier alinéa, le livre IV du Code du travail est applicable aux gens de mer. Le présent article vient compléter ce livre en apportant des solutions concrètes pour que les gens de mer impliqués notamment dans les groupes spéciaux de négociations ou les comités d'entreprise européens puissent y participer. Cet article met en œuvre l'article 2 de la directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE et 2002/14/CE du

Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer et faisait l'objet d'un article 91bis de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, introduit par la loi du 20 juillet 2017 modifiant 1. le Code du travail 2. la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, en vue de transposer la directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.*

Ad article 3.1.4-1.

L'objectif du présent article est de lever toute ambiguïté quant à l'applicabilité de l'article L. 126-1 du Code du travail aux créances salariales des gens de mer, conformément à la directive 2008/94/CE du Parlement et du Conseil du 22 octobre 2008 relative à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur et rendue applicable aux gens de mer par la directive 2015/1794 précitée. En effet, même si le marin bénéficie de plusieurs autres garanties du paiement de ses salaires, la Cour de Justice de l'Union Européenne a rappelé dans un arrêt du 25 février 2016 (Aff. C-292/14, Elliniko Domosio – État grec c/ Stefanos Stroumpoulis et autres) que les mesures prises en cas d'abandon de marins à l'étranger (en l'espèce sur base de la loi grecque 1220/1981 complétant et modifiant la législation relative à l'organisme de gestion du port du Pirée en cas d'abandon de marins à l'étranger) ne constituaient pas une protection équivalente à celle qui résulte de la directive 80/987/CEE du Conseil du 20 octobre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité des employeurs, (abrogée par la directive 2008/94/CE).

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise.*

Ad article 3.1.5-1.

Cet article reprend l'article 104, paragraphe 2, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, tel qu'il a été introduit par la loi du 20 juillet 2017 précitée. Il a pour objectif de rendre applicable au secteur maritime les dispositions du Code du travail sur la cession d'entreprise, en différenciant les cas où la cession du navire consiste en une cession d'actifs des cas où la cession s'inscrit dans le cadre d'une cession d'une activité par le biais d'un transfert d'entreprise ou d'établissement intégral ou partiel. Seul ce dernier cas est donc visé par la directive (UE) 2015/1794 précitée du Parlement européen et du Conseil. L'objectif du présent article est d'assurer une meilleure égalité entre les travailleurs à terre et les gens de mer. Il assure la transposition de l'article 5 de la directive (UE) 2015/1794 précitée du Parlement européen et du Conseil.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage.*

Ad article 3.1.6-1. et article 3.1.6-2.

Ces articles ont pour objectif de rendre applicable au secteur maritime les dispositions du Code du travail sur l'emploi et le chômage tout en prenant en considération les particularités du secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail.

Chapitre 1 – *Durée du travail.*

Ad article 3.2.1-1.

Les dispositions relatives à la durée du travail sont des dispositions impératives qui doivent être respectées à l'égard de tous les gens de mer quelle que soit la loi applicable à leur contrat de travail. L'instauration d'une durée maximale du travail ou d'une durée minimale de repos est essentielle pour protéger les gens de mer contre la fatigue qu'entraîneraient des exigences excessives en termes de temps de travail et pour garantir, sur le plan de la sécurité, que la durée du travail, heures supplémen-

taires comprises (celles-ci devant toujours s'effectuer sur une base volontaire), n'excède pas ce qui est compatible avec la sûreté et l'efficacité des fonctions du bord.

Section 1 – Durée du travail et temps de repos.

Ad article 3.2.1-2.

Cet article définit les « heures de travail » comme le temps pendant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire, les « heures de repos » désignant le temps qui n'est pas compris dans les heures de travail. Les « heures de repos » n'incluent pas les pauses. Les pauses de moins d'une heure pour le déjeuner ne doivent pas être déduites des heures de repos.

Ad article 3.2.1-3.

Cet article instaure également une norme de durée du travail par semaine, norme qui entretient un rapport, essentiellement, avec la question de la rémunération des heures supplémentaires (voir infra article 3.2.1-10). Ce principe vient de la norme A2.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, qui dispose que « *Tout Membre reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.* » qui elle-même reprenait l'article 4 de la convention n°180 de l'OIT.

Ad article 3.2.1-4.

Cet article permet aux partenaires sociaux de prévoir, de façon strictement encadrée, que les gens de mer peuvent être engagés sur une base journalière différente de celle visée à l'article 3.2.1-3 (8h/jour). En tous les cas, les dérogations à la durée maximale quotidienne de travail ne peuvent porter atteinte aux dispositions relatives au temps de repos visées à l'article 3.2.1-5 et les dérogations doivent tenir compte du danger que représente une fatigue excessive notamment pour ceux dont les tâches consistent à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et sûreté.

Ad article 3.2.1-5.

La Convention du travail maritime, 2006, introduit une certaine flexibilité en ce qui concerne la durée minimale du repos ou la durée maximale du travail. L'utilisation des termes « établir » et « fixer » à l'attention des États Membres indiquent bien que ces derniers doivent faire un choix (norme A2.3, paragraphe 5). Le Luxembourg a ainsi opté pour un temps minimal de repos qui est ainsi strictement encadré. Il y a lieu de noter que le texte reprend ici la solution qui avait été adoptée par les partenaires sociaux dans la convention collective de travail relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclue entre les syndicats OGB-L et LCGB, FNCTTFEL et FCPT/Syprolux, d'une part et l'Union des Armateurs Luxembourgeois et l'Association Luxembourgeoise des Intérêts Maritimes transposant la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne (FST) (aujourd'hui la European Transport Workers Federation (ETF)), (accord déclaré d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 6 juin 2003), également repris par la convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB- OGB-L d'autre part du 29 juillet 2014 (déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 21 novembre 2014).

Le repos journalier se détermine essentiellement de l'application des diverses règles d'organisation du travail et de limitation de la durée quotidienne du travail. Toutefois, l'article prend en compte les dispositions de la norme A2.3, paragraphe 5, et de la directive modifiée 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (clause 5, paragraphes 1 et 2) à laquelle renvoie 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 en prévoyant de limiter à quatorze heures l'intervalle minimum entre deux repos et l'interdiction de scinder le repos en plus de deux périodes dont l'une de six heures consécutives minimum.

Ad article 3.2.1-6.

La flexibilité introduite au précédent article continue par une possibilité pour les partenaires sociaux de déroger aux prescriptions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour une certaine catégorie de gens de

mer. Cette possibilité reste néanmoins encadrée afin d'éviter une fatigue excessive et d'assurer la sécurité à bord.

Ad article 3.2.1-7. et 3.2.1-8.

Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.2.1-9.

Rien ne peut entraver le droit du capitaine d'exiger qu'un marin travaille pendant toutes les heures nécessaires pour la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des marchandises, ou pour aider d'autres navires ou personnes en détresse en mer. Le capitaine peut suspendre les heures de repos jusqu'à ce que la situation normale soit rétablie.

Une fois la situation rétablie, le capitaine doit s'assurer que les gens de mer qui ont travaillé pendant une période de repos obtiennent une période de repos suffisante, le plus rapidement possible.

Ad article 3.2.1-10.

Cet article réglemente le recours aux heures supplémentaires. Celles-ci sont compensées soit par un repos supplémentaire rémunéré soit par une majoration d'au moins 25%, conformément aux prescriptions de la Convention du travail maritime, 2006. Les heures supplémentaires effectuées doivent être enregistrées par le capitaine et le marin doit émarger le registre. Une convention collective peut intervenir de manière non moins favorable aux gens de mer mais pourra autoriser et encadrer le paiement forfaitaire des heures supplémentaires dont le recours est fréquent dans le milieu maritime. A ce jour, la convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB- OGB-L d'autre part du 29 juillet 2014 (déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 21 novembre 2014) n'a pas fait usage de cette possibilité.

Ad article 3.2.1-11.

Cet article introduit la possibilité de déroger aux limites journalières du temps de travail dans des conditions particulières qui y sont énumérées, conformément à la norme A3.2, paragraphe 14, de la Convention du travail maritime, 2006.

Section 2 – Organisation du temps de travail.

Ad article 3.2.1-12.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad articles 3.2.1-13. et 3.2.1-14.

Ces articles prévoient la tenue d'un tableau réglant l'organisation du travail à bord du navire et d'un registre des heures quotidiennes de travail et de repos des gens de mer.

A l'heure actuelle, le règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 portant transposition de la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté contient un tableau normalisé concernant l'organisation du travail à bord et un modèle de registre des heures de travail ou de repos des marins.

Section 3 – Dispositions finales.

Ad article 3.2.1-15.

Toute disposition contractuelle, tout accord collectif ou toute clause de l'accord qui ne respecterait pas les minima visés au présent titre devront être considérés comme nuls et non-écrits.

Ad article 3.2.1-16.

Cet article est relatif aux sanctions pénales encourues par toute personne qui emploie des marins au-delà des limites maximales de durée de travail fixées ou qui ne respecte pas les dispositions sur la tenue des registres des heures et de l'organisation du travail à bord.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de recréation.*

Section 1 – Jours fériés légaux.

Ad article 3.2.2-1.

L'article 3.2.2-1 reprend le principe posé par l'article 3.2.1-3, selon lequel chaque marin a droit à un repos correspondant aux jours fériés. La formulation adoptée dans le présent article sous-entend que les jours fériés ne doivent pas forcément être ceux établis à l'article L. 232-2 du Code du travail luxembourgeois. Des précisions sont apportées par l'article 3.2.2-4.

Dans un environnement multiculturel où évoluent des salariés d'origines différentes travaillant sous contrat de travail appliquant des lois différentes, il est utile de définir ce qui doit être entendu par « jours fériés ». Il a été choisi de laisser aux partenaires sociaux le soin de définir les jours fériés afin de tenir compte des impondérables du milieu maritime. A défaut, ce choix revient aux parties au contrat d'engagement maritime qui peuvent ainsi définir au cas par cas quels sont les jours fériés applicables. Enfin, il a été précisé qu'au cas où aucun jour férié n'était choisi, les jours fériés seraient ceux du Luxembourg.

La convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB- OGB-L d'autre part du 29 juillet 2014 a repris les jours fixés à l'article L. 232-2 tout en laissant une marge de manœuvre aux parties au contrat d'engagement maritime pour décider quels sont les jours fériés.

Ad article 3.2.2-2.

Cet article signifie que selon si le jour férié tombe un jour ouvrable normalement travaillé ou un jour de repos, il sera comptabilisé soit dans la durée de travail hebdomadaire soit dans la période de repos hebdomadaire. Cet article s'inspire de la formulation de l'article L. 232-4 du Code du travail luxembourgeois.

Ainsi, un jour férié est sans incidence sur le découpage de la semaine entre heures travaillées et de repos.

Ad article 3.2.2-3.

Cet article décrit les conséquences pécuniaires de l'article précédent.

Le paragraphe 1er de cet article correspond à l'hypothèse la plus simple. Le jour férié tombe un jour ouvrable et n'est pas travaillé. Le marin est au repos et a droit à la rémunération qu'il aurait perçue s'il avait travaillé. Dès lors, il reçoit le même salaire que s'il avait travaillé.

Le paragraphe 2 s'inspire de l'article L. 232-6 du Code du travail et dispose que si le jour férié tombe un jour de repos, conformément à l'article 3.2.2-7, le marin, même s'il n'a pas travaillé, aura droit à un jour férié de rechange à prendre à une date ultérieure pour lequel il obtiendra une rémunération pour les heures où il aurait normalement travaillé.

Le paragraphe 3 permet de remplacer le repos compensatoire par un salaire correspondant à la durée du congé si l'octroi d'un tel congé est compromis par les besoins de la navigation.

Ad article 3.2.2-4.

La formulation utilisée au paragraphe 1er, point 1, de l'article 3.2.2-4, reprend celle du principe directeur B2.2.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.

Dans la première hypothèse couverte par cet article, le marin aura travaillé pendant un jour férié mais ce jour férié coïncide avec un jour ouvrable.

Dans ce cas, le marin percevra et aura droit à :

– Un jour de repos supplémentaire sans diminution de salaire, et
– Une majoration des heures effectivement prestées à hauteur d'au moins 25% du tarif normal des heures effectivement prestées pendant ce jour.

La deuxième option, exposée au point 2 du paragraphe 1er de l'article 3.2.2-4, ne doit être choisie que quand les intérêts du voyage le commande. En effet, le temps de repos du marin joue un rôle primordial pour la sécurité du navire et des personnes se trouvant à bord. Les erreurs humaines sont

en effet souvent liées à la fatigue de celui qui les commet. Ainsi, est-il toujours préférable de favoriser le repos, à une rémunération supplémentaire.

Cependant, il a voulu être tenu en compte que dans certaines situations, il peut s'avérer impossible d'exempter le marin de son service et de sa présence à bord ou de lui permettre de prendre un congé supplémentaire.

Dans ce cas, le marin aura droit à une indemnisation supplémentaire. Il percevra :

– La rémunération du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour au tarif normal ; plus
– La rémunération des heures effectivement prestées pendant ce jour au tarif horaire normal ; plus
– Une majoration d'au moins 25% du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour.

La majoration d'au moins 25% est plus basse que celle de droit commun pour un salarié qui travaillerait un jour ouvrable, mais elle est conforme aux exigences posées par la Convention du travail maritime, 2006. Elle est calquée sur la majoration des heures supplémentaires telles qu'établies par l'ancien article 92, paragraphe 4 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Le paragraphe 2 traite de l'hypothèse où le jour férié travaillé tombe pendant le jour de repos du marin.

Egalement dans ce cas, la prise d'un repos compensatoire est préférable. Cet article a été rédigé en prenant modèle sur l'article L. 232-7, paragraphe 3, du Code du travail.

Dans ce cas, le marin aura le droit soit à :

– La rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées ;
– Un jour de congé compensatoire ;
– Une première majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour férié ;
– Une deuxième majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour de repos,

Soit à :

– La rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées ;
– La rémunération correspondante aux heures effectivement prestées au tarif horaire normal ;
– Une première majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour férié ;
– Une deuxième majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour de repos,

Ad article 3.2.2-5.

Les articles précédents constituent des minima auxquels il peut être dérogé à la hausse.

Ad article 3.2.2-6.

Une sanction pénale a été prévue. Celle-ci est identique à la peine de l'article L. 232-13 du Code du travail.

Section 2 – Repos hebdomadaire.

Ad article 3.2.2-7.

Le premier paragraphe vient préciser l'article 3.2.1-3. Il définit le repos hebdomadaire et laisse le soin aux parties au contrat de choisir le jour auquel il correspond afin de permettre à l'armateur d'effectuer un roulement et maintenir son navire en exploitation constante.

Le deuxième paragraphe est l'équivalent de l'article L. 231-7, paragraphe 1er, du Code du travail, qui permet la récupération du repos hebdomadaire dont le salarié n'aura pas pu jouir.

Le taux de majoration d'au moins 25 pourcents est également calqué sur celui des heures supplémentaires tel qu'issu de l'ancien article 92, paragraphe 4 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. L'octroi d'un repos compensatoire, conformément au paragraphe précédent, entraine qu'aucun salaire supplémentaire à l'exception de la majoration ne sera payé.

La formulation du paragraphe 3 s'inspire de celle du paragraphe 2, alinéa 1er de l'article L. 231-7 du Code du travail.

Le dernier paragraphe reprend l'article L. 231-8 du Code du travail et rappelle que cet article établit des minima auxquels il peut être dérogé à la hausse.

Ad article 3.2.2-8.

Cet article s'inspire de l'article L. 5544-20 du Code des transports français et est le pendant de l'article 3.2.1-9 appliqué au cas où le repos troublé par des circonstances exceptionnelles est le repos hebdomadaire. L'ancienne formulation du principe posé par cet article ne permettait pas aux marins d'obtenir une compensation pour la perte de son repos dans les circonstances exceptionnelles telles qu'énumérées et dont le capitaine était le seul juge. Le Code des transports français a ajouté un alinéa, selon lequel « *le repos hebdomadaire qui n'a pas été pris est compensé selon les modalités mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 5544-13.* ». Une formulation similaire a été adoptée dans le présent article. Le capitaine doit donc faire en sorte, dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, que tout marin ayant effectué un travail pendant sa période de repos bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate.

Ainsi, la force majeure et les autres circonstances listées ne font perdre au marin que son droit à une majoration de 25% pour les heures travaillées pendant son repos hebdomadaire. Cette solution est traditionnellement admise et faisait déjà l'objet d'une disposition similaire à l'ancien article 92, paragraphe 3, de la loi du 9 novembre 1990 précitée : « *La durée maximale journalière du travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après:*

a) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées; […] ». Un parallélisme peut également être observé avec l'absence de rémunération des marins pour les opérations de sauvetage du navire sur lequel ils sont occupés, à moins qu'ils n'aient réalisé des prestations exceptionnelles.

Ad article 3.2.2-9.

Les sanctions pénales prévues par cet article en cas d'infractions aux articles de la présente section sont identiques à celles établies par l'article L. 231-13 du Code du travail.

Section 3 – Congés annuels.

Ad article 3.2.2-10.

Le présent article transpose la règle 2.4, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006. Elle pose le principe que tous les gens de mer qui travaillent sur un navire battant pavillon luxembourgeois, quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime, a droit à des congés annuels.

Sous-section 1 – Calcul des droits.

Ad article 3.2.2-11.

Cet article pose la base de calcul des droits aux congés payés. Cet article s'inspire des articles L. 233-1 et L. 233-3 du Code du travail.

Ad article 3.2.2-12.

Le premier paragraphe transpose la norme A2.4, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, qui dispose que la base de calcul est au minimum 2,5 jours civils par mois d'emploi. Or, la loi du 9 novembre 1990 précitée prévoyait que les marins avaient droit à 3 jours ouvrables par mois d'embarquement (ancien article 94). Il a été décidé de maintenir ce nombre alors que la Convention du travail maritime, 2006, ne fixe qu'un minimum. La notion de « mois d'embarquement » a été abandonnée dans la mesure où celle-ci n'est pas conforme avec la Convention du travail maritime, 2006. Enfin, le présent article laisse l'opportunité aux partenaires sociaux de définir des conditions plus favorables.

Le deuxième paragraphe définit les jours ouvrables. Il s'agit de tous les jours de la semaine sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés. Cette définition reprend l'article L. 233-5, alinéa 1er, du Code du travail, le dimanche étant le jour de repos hebdomadaire en droit commun. Ainsi, les jours ouvrables coïncident avec les jours ouvrés. Pour prendre une semaine de congés payés, le marin devra donc cumuler six jours ouvrables.

Ad article 3.2.2-13.

La norme A2.4 de la Convention du travail maritime, 2006, laisse aux États parties le soin de définir le mode de calcul de la période de service. Le principe directeur B2.4.1, paragraphes 1er et 2, donne par la suite des indications sur ce qui peut être pris en compte pour la période de service. Ces deux principes directeurs ont été transposés par l'article 3.2.2-13.

Ainsi, la période de service est-elle la base sur laquelle le droit à des jours de congés annuels est cumulé.

Les périodes pour lesquelles le marin était au service de l'armateur en dehors du contrat d'engagement maritime et les absences justifiées du marin, en raison de formation professionnelle agréée, ou d'incapacité de travail causée par la maladie, un accident ou le congé maternité du marin sont comptabilisées dans la période de service et donne droit aux congés payés.

Ad article 3.2.2-14.

Cet article transpose la norme A2.4, paragraphe 2, dernière phrase et partiellement le principe directeur B2.4.1, paragraphe 4. Le point d) n'a pas été repris dans la mesure où il semble logique que le congé compensatoire ne soit pas considéré comme un jour de congé annuel. En effet, le congé compensatoire trouve sa cause dans des circonstances complètement différentes que l'article sur le congé annuel, comme son nom l'indique.

Ad article 3.2.2-15.

Cet article reprend la formulation du principe directeur B2.4.1, paragraphe 3.

Ad article 3.2.2-16.

Cet article permet la création d'autres congés au marin par voie règlementaire.

Sous-section 2. – Prise du congé, fractionnement et cumul.

Ad article 3.2.2-17.

Cet article transpose le principe directeur B2.4.2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006. Il diffère de la pratique du droit commun établie par l'article L. 233-10 du Code du travail, qui prévoit que le congé est fixé en principe selon le désir du salarié, à moins que les besoins du service et les désirs justifiés d'autres salariés ne s'y opposent. Cette différence s'explique par la nature de l'activité maritime.

Ad article 3.2.2-18.

Le premier paragraphe de cet article transpose le principe directeur B2.4.2, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. Il reprend la notion du lieu où le marin a des attaches effectives telles que définies dans l'article 3.1.2-27 sur le rapatriement.

Le second paragraphe transpose le paragraphe 3 du même principe directeur. Ce principe se trouvait déjà dans l'article 10 de la convention n°146 de l'OIT.

Ad article 3.2.2-19.

Cet article transpose le principe directeur B2.4.3, paragraphe 2, et s'inspire de l'article L. 233-8 du Code du travail.

Ad article 3.2.2-20.

Cet article rappelle l'objectif de ce chapitre qui n'est pas uniquement de s'assurer que le marin ait le droit de prendre des congés annuels mais que ceux-ci soient effectivement pris, au minimum une fois par an. La deuxième phrase de cet article transpose le principe directeur B2.4.3 paragraphe 1er. Le

cumul nécessitera l'accord des parties et de respecter les conditions qui seront fixées par règlement grand-ducal. Il ne peut avoir lieu que si le marin en prend l'initiative.

Ad article 3.2.2-21.

L'interdiction mise en place par cet article vient soutenir l'objectif d'obliger les gens de mer à prendre effectivement leurs congés. Il leur est interdit de transformer les jours de congés non pris en rémunération supplémentaire sauf en fin de contrat. Cette interdiction est issue de la norme A2.4, paragraphe 3.

Ad article 3.2.2-22.

La sanction des infractions aux articles précédents est celle de droit commun, telle qu'établie à l'article L. 233-20 du Code du travail.

Section 4 – Congé parental.

Ad article 3.2.2-23.

L'article 3.2.2-23 permet aux gens de mer de pouvoir bénéficier d'un congé parental équivalent à celui des travailleurs à terre. Un renvoi exprès est effectué vers les dispositions de droit commun contenues dans le Code du travail. L'octroi d'un congé parental est particulièrement important pour les gens de mer qui sont susceptibles d'être en mer, coupés de leur famille, pendant des mois. Une femme marin pourra utiliser son congé parental pour prolonger son congé maternité et continuer à allaiter son enfant si elle le souhaite. Un homme marin pourra prendre une plus grande part dans l'éducation de ses enfants. Néanmoins, les gens de mer ne peuvent prendre un congé parental qui aurait pour effet de diminuer le temps de travail hebdomadaire pour des raisons pratiques évidentes. De même, si le marin de sexe masculin veut bénéficier du premier congé parental, il lui faudra attendre d'arriver dans un port pour pouvoir être débarqué et remplacé utilement à bord. Il est en effet difficile d'anticiper précisément le début du premier congé parental et les coûts et les charges administratives engendrés par un rapatriement quand le marin se trouve en mer (affrètement d'hélicoptère, etc.) sont disproportionnés par rapport à l'avantage tiré par le marin de pouvoir bénéficier du premier congé parental à une date fixe. Compte tenu des circonstances particulières du secteur maritime, il a semblé préférable d'introduire de la flexibilité en ce qui concerne la date à laquelle le premier congé parental peut débuter.

Chapitre 3 – *Les salaires.*

Ad article 3.2.3-1.

Cet article fait une différence entre les gens de mer engagés sur base d'un contrat de droit luxembourgeois et les autres. Pour ces derniers, certaines prescriptions minimales et notamment celles de la Convention du travail maritime, 2006, doivent leur être appliquées, sauf dispositions plus favorables de la loi choisie pour leur contrat. Cette différence est reprise par l'article 3.2.3-14 pour les salaires minima.

L'application obligatoire de ces minima s'explique par le fait que le paiement régulier et intégral du salaire dû et l'indication détaillée de sa composition au marin est une obligation majeure de l'armateur. Le respect de cette obligation est sujet à inspection par l'État du pavillon pour tous les navires et il entre également en ligne de compte dans la certification des navires qui y sont soumis et est sujet, potentiellement, à inspection par l'État du port.

Section 1 – Définitions particulières.

Ad article 3.2.3-2.

Cet article reprend les définitions posées par le principe directeur B2.2.1 paragraphe 1er, et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Section 2 – Droit à la rémunération.

Ad article 3.2.3-3.

L'obligation fondamentale de l'armateur envers les gens de mer consiste à leur payer leurs salaires. Cette obligation n'était précédemment pas expressément contenue dans les conventions internationales

de l'OIT, même si le sujet était évoqué. La règle 2.2 et la norme A2.2.1 de la Convention du travail maritime, 2006, constituent à ce titre des textes nouveaux. L'article 3.2.3-3 précise qu'au minimum les salaires doivent être payés mensuellement. Il s'agit d'une mesure minimale obligatoire de la Convention du travail maritime, 2006 (norme A2.2 paragraphe 1er). Un intervalle plus court peut être prévu conventionnellement et par dérogation au contrat d'engagement maritime, le marin peut obtenir un versement partiel de son salaire avant la fin du mois. La convention collective précitée du 29 juillet 2014 ne s'est pas prononcée sur les modalités de paiement des salaires.

Ad article 3.2.3-4.

Cet article renvoie au droit commun (article 2277 du Code civil) en ce qui concerne la prescription du paiement des salaires et n'appelle donc pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.2.3-5.

Cet article transpose la norme A2.2, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, qui dispose que les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant les paiements dus et effectués, y compris le salaire et tous autres émoluments, ainsi que le taux de change appliqué si la monnaie de paiement n'est pas celle qui avait été convenue.

Ad article 3.2.3-6.

Cet article prend en compte une des particularités du travail maritime à savoir que le marin va vivre séparé de sa famille pendant une période plus ou moins longue, avec un accès parfois difficile à sa banque. Pour continuer à subvenir aux besoins de sa famille, le marin peut demander à l'armateur de verser tout ou partie de son salaire directement et sans retard aux membres de sa famille qu'il aura désignés.

Ad article 3.2.3-7.

Cet article prescrit conformément à ce qui est requis par la norme A2.2 paragraphe 5 quels taux doivent être appliqués aux commissions prélevées au titre des transferts et taux de change pour être considérés comme raisonnables.

Ad article 3.2.3-8.

Conformément à l'article 3.1.2-66, seuls la perte, le naufrage et l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés entrainent la possibilité pour l'armateur ou le marin de mettre fin au contrat d'engagement maritime sans préavis. Il s'agit en effet de cas où le navire ne sera plus exploité et ne fera pas l'objet de réparations. L'article 3.2.3-8 vise l'innavigabilité du navire sans précision de sa gravité. Donc en cas d'innavigabilité du navire à laquelle l'armateur peut remédier ou en cas d'absence de décision de mettre fin au contrat d'engagement maritime, le marin continue à avoir droit au paiement de son salaire. Dans le cas de la capture du navire, l'armateur doit continuer de payer les salaires jusqu'à ce qu'une résiliation du contrat d'engagement maritime intervienne.

Ad article 3.2.3-9.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Section 3 – Calcul et paiement.

Ad article 3.2.3-10.

Cet article renvoie au mode de calcul des suppléments de salaires pour heures supplémentaires prévus à l'article 3.1.2-9.

Ad article 3.2.3-11.

Cet article encadre la possibilité de rémunérer les gens de mer forfaitairement afin notamment de vérifier que les prescriptions sur le paiement forfaitaire des heures supplémentaires et celles sur le salaire minimal sont respectées. Il est rappelé que le paiement forfaitaire des heures supplémentaires ne peut être effectué que si une convention collective le permet.

Ad article 3.2.3-12.

Cet article rappelle à l'armateur et aux partenaires sociaux les principes fondamentaux applicables aux contrats d'engagement maritime figurant au principe directeur B 2.2.2, paragraphe 4.

Ad article 3.2.3-13.

Une sanction administrative est prévue au présent article afin d'inciter les armateurs à ne pas retarder indûment le paiement des salaires des gens de mer.

Section 4 – Salaires minima.

Ad article 3.2.3-14.

La libre négociation des salaires est dans notre système juridique un principe fondamental du droit du travail, que seul le législateur peut limiter. Toutefois, les dispositions relatives au salaire social minimum permettent d'assurer aux salariés dont les rémunérations sont les plus faibles la garantie de leur pouvoir d'achat et une participation au développement économique de la nation. A ce titre, les dispositions relatives au salaire social sont considérées comme étant d'ordre public et ledit salaire doit être obligatoirement payé par tous les employeurs exerçant une activité sur le territoire luxembourgeois.

Or, le travail d'un marin sur un navire ne peut être considéré comme exécuté sur le territoire luxembourgeois (voir les développements supra, commentaire de l'article 3.0.0-3). Il en ressort que l'ensemble des règles d'ordre public social luxembourgeois n'a pas vocation à s'appliquer aux prestations de service qui ne s'exécutent pas au Luxembourg (CJCE, 27 mars 1990, arrêt Rush Portuguesa consernant le détachement des travailleurs) et les navigants résidant hors du Luxembourg ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit luxembourgeois. En conséquence, l'ordre public social luxembourgeois ne serait pas violé si le salaire minimum appliqué à un marin venait à être différent (inférieur) de celui pratiqué au Luxembourg.

De plus, compte tenu des conditions économiques et sociales propres au pays où se situe le centre de leurs intérêts matériels et moraux et où ils utiliseront leurs salaires et indemnités, les marins vivant hors de Luxembourg et ceux vivant sur le territoire luxembourgeois se trouvent dans une situation objectivement différente. A ce titre, interrogé sur la constitutionnalité (notamment du principe d'égalité) de la loi fédérale du 23 mars 1989 créant un registre international allemand, la cour constitutionnelle allemande décida que *« les relations des marins visés et qui travaillent sur des navires allemands servant au trafic maritime international sont toutefois également caractérisées par le fait que ces marins doivent exécuter les mêmes tâches que les marins allemands et ce, sous les mêmes conditions. Cependant, tandis que les marins domiciliés ou avec résidence permanente sur le territoire national doivent subvenir en Allemagne à leurs besoins et ceux de leurs familles, les marins étrangers dépensent la majeure partie de leur paie à l'étranger. Le niveau général de vie et par conséquent, le coût de la vie quotidienne y sont nettement inférieurs à ceux en Allemagne. Les paies versées dans les pays d'origine sont adaptées au niveau de paie habituel dans ces pays et correspondant aux conditions économiques et sociales locales »*. Le principe directeur B2.2.3 paragraphe 2, point b), rappelle également ce principe lorsqu'il énonce que « le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer ».

Pour autant et suivant les prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, le niveau minimal de rémunération acceptable est encadré par référence aux standards internationaux et ne pourra être inférieur aux montants fixés par voie de règlement grand-ducal ou par convention collective par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international des gens de mer, et plus spécialement par référence aux normes préconisées par la Fédération internationale des ouvriers du transport et en considération des disparités tenant au coût de la vie entre les zones géographiques d'où proviennent les marins. Le rattachement aux normes préconisées sur ce point par la Fédération internationale des ouvriers du transport est préférable dans la mesure ou elles sont plus favorables que celles de l'OIT (telles que visées au principe directeur B2.2.4.1).

Ad article 3.2.3-15.

Etant une des obligations essentielles de l'armateur, sa bonne exécution est soumise à inspection et le cas échéant à certification.

Ad article 3.2.3-16.

Le défaut de se conformer à cette obligation est sanctionné pénalement. L'échelle des peines est la même que celle de l'article L. 222-10 du Code du travail luxembourgeois.

Ad article 3.2.3-17.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table.*

Section 1 – Logement et loisirs.

Ad article 3.2.4-1.

L'article 3.2.4-1 circonscrit le champ d'application du présent titre en ce qui concerne les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires.

Cet article reprend les conditions d'application du titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006, posées par la règle 3.1, paragraphe 2 dudit titre.

L'article 3.2.4-1 permet d'aménager une phase transitoire, pour les navires existants, alors que certaines normes posées par la présente section auraient des conséquences financières importantes puisqu'elles touchent à la structure même du navire.

Les navires existant au 20 août 2013, date à laquelle la Convention du travail maritime, 2006, est devenue un instrument international contraignant au Luxembourg, doivent continuer à se conformer aux conventions n°92 et n°133 de l'OIT, en ce qui concerne les prescriptions relatives à leur construction et à leur équipement, et doivent offrir et conserver des moyens décents de logement et de loisirs pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, dans une optique de promotion de la santé et du bien-être des gens de mer, conformément à la législation nationale.

Ad article 3.2.4-2.

L'article 3.2.4-2 pose les objectifs de la section 1ère relatifs au logement et aux lieux de loisirs. Il reprend le texte de la règle 3.1, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006. Il s'agit de s'assurer que les gens de mer disposent gratuitement d'un logement et de lieux de loisirs décents.

L'adjectif « *décent* » inclut, si applicables, toutes les normes minimales qui sont développées dans le corps de la présente section et dans le règlement pris pour son exécution, sauf dispositions dérogatoires.

L'importance d'offrir aux gens de mer un logement et des lieux de loisirs décents résulte du caractère particulier de la vie en mer. En effet, les gens de mer travaillent et vivent dans le même espace pendant des périodes pouvant durer plusieurs mois. Le logement et les espaces de loisirs jouent donc un rôle primordial pour la santé, le moral et le bien-être des gens de mer.

Ad article 3.2.4-3.

En vue de répondre aux objectifs posés par l'article 3.2.4-2, l'article 3.2.4-3 introduit l'exigence de remplir des normes minimales qui elles-mêmes feront l'objet d'un règlement grand-ducal.

L'utilisation, à l'article 3.2.4-3, de l'adjectif « *sûrs* » et de l'expression « *exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents* » rappelle que même si la section 1ère concerne le logement et les loisirs des gens de mer, leur sécurité et leur santé doivent toujours rester un des objectifs sous-jacents.

Ces normes minimales porteront sur les six points énumérés à l'article 3.2.4-3 qui correspondent à ceux de la norme A3.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006. Elles reflèteront les prescriptions des paragraphes 6 à 17 de la norme A3.1 et celles des principes directeurs dans la mesure du possible. Il doit être noté que les prescriptions des paragraphes 6 à 17 de la norme A3.1, et celles des principes directeurs ne correspondent pas parfaitement aux six points retenus à l'article 3.2.4-3. Il a été en effet choisi, pour cet article, de transposer littéralement la norme 3.1., paragraphe 4.

Ces normes minimales sont de nature technique et peuvent être très précises (par exemple, la contenance des armoires se trouvant dans les cabines des gens de mer doit être au minimum de 475 litres (point n) de la norme A3.1, paragraphe 9, de la Convention du travail maritime, 2006). En outre, la Convention du travail maritime, 2006, introduit, dans sa norme A3.1, des différenciations en fonction

de la jauge du navire ou de sa catégorie (par exemple, navires à passagers), ce qui introduit encore plus de complexité.

De surcroît, les normes minimales fixées sont susceptibles de faire régulièrement l'objet de modifications pour s'adapter aux évolutions technologiques ou encore aux développements de connaissances portant sur l'environnement ou la santé publique.

Un règlement grand-ducal constitue donc le cadre légal le mieux adapté pour développer lesdites normes, tout en conservant une bonne flexibilité.

Le deuxième paragraphe de l'article 3.2.4-3 offre la possibilité au commissaire d'accorder des exemptions uniquement pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200, quand différentes conditions sont remplies. Ce droit d'accorder des exemptions et les conditions dans lesquelles elles peuvent être octroyées sont directement issues de la norme A3.1, paragraphes 20 et 21, de la Convention du travail maritime, 2006.

Cette exemption souligne la difficulté rencontrée d'imposer à différents types de navires le respect de standards, en raison de leurs coûts. La norme A3.1, paragraphe 20, de la Convention du travail maritime précise quels éléments peuvent faire l'objet d'une dérogation ou exemption. Ces éléments seront repris par règlement grand-ducal.

Ad article 3.2.4-4.

L'article 3.2.4-4 oblige les navires à faire l'objet d'inspections qui seront menées soit par des inspecteurs MLC indépendants, agréés par le commissaire, soit par le capitaine du navire ou une autre personne agissant sous son autorité.

Le paragraphe 1er de l'article 3.2.4-4 traite des inspections par des inspecteurs indépendants. Ces inspections doivent obligatoirement avoir lieu au moment de l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois et en cas de modification substantielle des espaces réservés au logement des gens de mer. Ce premier type de contrôle est imposé par la norme A3.1 paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, pour vérifier la conformité du navire à ses plans.

Ainsi, à chaque obligation imposée aux navires, est associé un devoir de contrôle de l'État du pavillon, conformément aux dispositions de l'article 3.4.0-2 sur les inspections.

Ces inspections devront avoir lieu sur tous les navires sans considération de leur jaugeage.

Le paragraphe 2 de l'article 3.2.4-4 attribue au capitaine du navire ou à toute personne à laquelle le capitaine aurait délégué cette fonction, la mission de veiller au bon état d'entretien et de propreté des logements et que ceux-ci soient habitables. La fréquence entre deux contrôles a été arrêtée à un maximum de sept jours. Cet intervalle répond aux exigences de la norme A3.1, paragraphe 18, de la Convention du travail maritime, 2006, qui requiert des « *inspections fréquentes* » et de la norme A3.1 du paragraphe 1er, point b), qui exige que les navires « *soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes* » (emphase ajoutée).

La déclaration de conformité maritime, partie II, devra aussi faire mention de ces inspections.

Ad article 3.2.4-5.

L'article 3.2.4-5 offre la possibilité au commissaire de déroger à certaines normes prescrites pour tenir compte des intérêts des gens de mer ayant des religions ou pratiques sociales différentes. Cet article reprend textuellement la norme A3.1, paragraphe 19.

La norme A3.1, paragraphe 19, de ladite convention quant à elle, s'inspire d'une provision de la convention n°133 de l'OIT.

La souplesse introduite dans cet article est néanmoins restreint dans la mesure où son application ne peut aboutir à ce que les conditions de vie des gens de mer soient détériorées par rapport à celles offertes par le projet de loi et le règlement pris en son exécution

Ad article 3.2.4-6.

Ainsi qu'expliqué précédemment, les prescriptions prévues aux paragraphes 6 à 17 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime, 2006, feront l'objet d'un règlement grand-ducal dans la mesure où elles ont pour objet des prescriptions techniques portant sur :

– Les cabines et autres espaces de logement et de repos ou loisir ;
– Le chauffage et la ventilation ;

– L'éclairage ;
– Le réfectoire ;
– Les installations sanitaires ;
– L'infirmerie ;
– Les installations de blanchisserie.

Néanmoins, la prescription du paragraphe 16 a été reprise à l'article 3.2.4-6 alors que cet article a non seulement pour objet le bien-être des gens de mer à bord du navire mais également la santé publique en général. En effet, une décontamination du navire après son départ d'un port infecté de moustiques prévient la migration d'espèces de moustiques dans d'autres régions du globe et le développement de maladies.

Cet article pourra être complété pour introduire des règles spéciales en fonction du type de moustiques, des zones de navigation etc.

Ad article 3.2.4-7.

L'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée était rédigé de la manière suivante :

« *Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros* »

L'article 3.2.4-7 a donc pour objectif d'introduire une peine d'emprisonnement et d'augmenter le maximum de la peine d'amende.

Section 2 – Alimentation et service de table.

Cette section 2 consolide et modernise les prescriptions et recommandations issues des conventions n°68 et n°69 de l'OIT.

Ad article 3.2.4-8.

L'objectif principal de la section 2 est établi à l'article 3.2.4-8, à savoir s'assurer que les gens de mer aient une alimentation de bonne qualité, y compris de l'eau potable, servies dans des conditions d'hygiène réglementées, adaptée aux caractéristiques du voyage et respectant les appartenances culturelles et religieuses des gens de mer.

La formulation de l'article 3.2.4-8 reprend celle de la règle 3.2, paragraphe 1er, et de la norme A3.2, paragraphe 2, point a) de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.2.4-9.

L'article 3.2.4-9 oblige les armateurs à nourrir gratuitement les gens de mer à leur service jusqu'à la fin de leur engagement. Afin de garantir la complète gratuité du logement et de la nourriture dans gens de mer le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins sera abrogé parallèlement à l'adoption de la présente loi.

Cet article reprend le deuxième paragraphe de la règle 3.2, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.2.4-10.

L'article 3.2.4-10 pose des normes minimales qui doivent être respectées pour que l'objectif de la section 2 soit rempli.

Le point 1 prescrit que l'approvisionnement doit être de qualité et en quantité suffisante et doit prendre en compte les particularités des habitudes alimentaires des gens de mer embarqués.

Le point 2 a pour objet l'aménagement et l'équipement du service de cuisine et de table. Sa formulation correspond à celle de la norme A3.2, paragraphe 2, point b) de la Convention du travail maritime, 2006.

L'objectif du point 3 est de s'assurer que le personnel de cuisine et de table, en général, ait reçu une formation adéquate. Les règles particulières quant aux cuisiniers sont développées à l'article 3.2.4-11.

Ad article 3.2.4-11.

L'article 3.2.4-11 aborde le deuxième objectif de la section 2 : la réglementation du statut de cuisinier à bord d'un navire, en posant les conditions d'âge, de compétence, de qualifications et de formation.

Le paragraphe 1er incorpore la règle 3.2 paragraphe 3 et la norme A3.2., paragraphe 3, de la convention du travail maritime dont les formulations sont très proches. Il répond à l'obligation de mettre en place des critères nationaux pour la reconnaissance de la qualification, la formation et les compétences d'un cuisinier. En effet, la norme A3.2., paragraphe 3, renvoie expressément aux dispositions de la législation de chaque État membre.

Ces dispositions sont traitées au paragraphe 2, deuxièmement. Un cuisinier voulant exercer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois devra avoir reçu un certificat attestant de la réussite à une formation spécifique ou un certificat reçu en application de la convention n°69 de l'OIT sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946. La possibilité de reconnaître les certificats reçus en application de la convention n°69 de l'OIT est prévue par le principe directeur B3.2.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.

Une procédure de reconnaissance du certificat par le commissaire sera obligatoire. La formation suivie en matière d'aptitude à faire la cuisine, d'hygiène personnelle et alimentaire, de stockage des vivres et de gestion des stocks et de protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table devra de toute manière faire l'objet d'un agrément ou d'une reconnaissance spéciale de la part du commissaire, en application du paragraphe 3 de l'article 3.2.4-11.

Le problème sous-jacent est que, compte-tenu de la multiplicité de nationalités à bord d'un navire et de leurs origines différentes, les formations et qualifications reçues émaneront également d'institutions différentes dont les critères d'octroi d'un certificat pourront varier, si un certificat est attribué. En mettant en place une procédure de reconnaissance ou d'agrément des formations et des certificats, l'État luxembourgeois homogénéise les certificats et formations par le biais des critères d'homologation, tout en gardant un certain degré de flexibilité.

Les certificats émanant d'autres États parties à la Convention du travail maritime, 2006, ou à la Convention n°69 de l'OIT bénéficient d'une reconnaissance simplifiée, puisqu'il est sous-entendu qu'ils répondent déjà à des critères équivalents aux conditions de certification luxembourgeoise.

Les autres critères posés sont une condition d'âge, qui est imposée par la norme A3.2., paragraphe 8, de la Convention du travail maritime, 2006, et d'expérience minimale, qui est prévue par le principe directeur B3.2.2, paragraphe 1, point a), de ladite convention. Ce principe directeur propose aux États membres de subordonner l'obtention du certificat de capacité à une obligation de service en mer, dont la durée est fixée par chaque État membre et qui peut varier en fonction de la qualification ou de l'expérience pertinente du demandeur. Il est proposé de faire de cette condition d'expérience préalable un critère indépendant en vue de l'engagement de cuisiniers. La durée minimale est fixée à un mois, qui est suffisamment courte pour ne pas défavoriser les demandeurs et qui permet de s'assurer d'un apprentissage suffisant.

Le paragraphe 4 de l'article 3.2.4-11 introduit une dérogation à l'obligation d'avoir un certificat pour pouvoir exercer la profession de cuisinier à bord d'un navire. Les critères de cette dérogation seront fixés par voie règlementaire afin de pouvoir les modifier plus aisément. Cette dérogation n'existe pas dans la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.2.4-12.

L'article 3.2.4-12 introduit un régime de dérogation pour les navires dont l'effectif minimal est inférieur à dix marins. Ces navires qui ont un équipage restreint peuvent se voir autoriser à ne pas employer un cuisinier qualifié par le commissaire sous condition que le préposé aux repas soit tout de même formé sur les matières d'hygiène alimentaire et personnelle et sur la manipulation et le stockages des denrées. Cette formation minimale a pour but d'éviter des problèmes sanitaires.

Cet article reprend la formulation de la norme A3.2, paragraphe 5, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.2.4-13.

L'article 3.2.4-13 met en place une autre dérogation applicable en cas d'« *extrême nécessité* » et pour une période limitée. A nouveau, le cuisinier non qualifié devra avoir suivi une formation en matière d'hygiène alimentaire et personnelle et en manipulation et le stockage des denrées.

Cet article reprend la formulation de la norme A3.2., paragraphe 6, de la Convention du travail maritime, 2006. Il procure une grande flexibilité au commissaire qui décidera si les circonstances encadrant la demande de dispense relèvent d'une « *extrême nécessité* ».

Ad article 3.2.4-14.

L'article 3.2.4-14 va au-delà du principe directeur B3.2.1., paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. En effet, l'article 3.2.4-14 ne limite pas les domaines dans lesquels le commissaire peut émettre des recommandations alors que le principe directeur B3.2.1., paragraphe 2, énumère trois objectifs spécifiques, à savoir, le gaspillage des vivres, le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et l'organisation optimale du travail.

Ad article 3.2.4-15.

L'article 3.2.4-15 instaure un système d'inspection interne dont la fréquence ne doit pas excéder sept jours concernant, l'approvisionnement en vivres et en eau potable, les locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable, la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Cet article, qui reprend principalement la norme A3.2., paragraphe 7, de la Convention du travail maritime, 2006, impose en outre que les inspections prescrites fassent l'objet de rapports écrits. Un parallélisme peut être tiré avec l'article 3.2.4-4., paragraphe 2.

Il est également rappelé que le pouvoir de contrôle et de certification de l'État du pavillon inclut l'alimentation et le service de table et que la déclaration de conformité du travail maritime, partie II, doit comprendre ces éléments pour pouvoir s'assurer du respect permanent aux prescriptions du présent chapitre.

Ad article 3.2.4-16.

L'article 3.2.4-16 prévoit plusieurs infractions. L'ancien article 126 prévoyait que « *les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementaires du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros* » L'article 3.2.4-16 sanctionne plus lourdement les infractions aux provisions sur la restauration et le service à table que précédemment.

D'une part, les infractions aux articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10 et à 3.2.4-15, relatives principalement à l'obligation de l'armateur de fournir gratuitement des vivres et de l'eau à bord de qualité et en quantité suffisante, sont punies aussi sévèrement que les infractions aux articles de la section 1.

D'autre part, si l'armateur ou le capitaine engagent des personnes qui ne répondent pas aux exigences de qualification prévues aux articles 3.2.4-11 par rapport au cuisinier et 3.2.4-12 et 3.2.4-13 par rapport à son remplaçant, ils seront sanctionnés par des peines potentiellement plus lourdes que celles prévues au paragraphe 1er. En outre, le commissaire est autorisé à prendre une sanction administrative vis-à-vis du marin qui exerce la fonction de cuisinier sans remplir les critères de qualification ou de formation requis et sans bénéficier de dérogations.

Pour mémoire, la loi du 14 avril 1992, précitée, sanctionne également le capitaine qui appareille sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants ou des denrées alimentaires ou des boissons non conformes à la législation luxembourgeoise (cf. articles 49 et 50).

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes.*

Ad article 3.2.5-1.

Cet article rend applicable aux gens de mer les dispositions du titre IV du Livre II du Code du travail. Une précision est apportée pour pouvoir assimiler le navire à une portion du territoire luxembourgeois aux fins d'applications desdites dispositions.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail.*

Ad article 3.2.6-1.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être a bord.

Chapitre 1 – *Soins médicaux à bord des navires et à terre.*

Ad article 3.3.1-1.

L'article 3.3.1-1 définit l'objet du présent titre à savoir protéger la santé des gens de mer et assurer un accès rapide aux soins médicaux à bord et à terre.

Ces soins médicaux incluent expressément les soins dentaires essentiels. Les soins dentaires étaient indirectement visés dans le cadre du règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires. La dotation médicale, dont les éléments sont non-exhaustivement listés par les dispositions de ce règlement, comprend en effet des mélanges anesthésiques et antiseptiques dentaires, un spéculum dentaire et une sonde dentaire.

L'article 3.3.1-1 délimite également de manière large le champ d'application du présent chapitre. Les obligations des armateurs, en application du présent chapitre 1, concernent tout marin employé à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois, quelle que soit la loi applicable à son contrat, et ce pour toute la durée de son engagement.

Cet article reprend la règle 4.1., paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006.

La norme A.4.1., paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006 se recoupe avec la règle 4.1., paragraphe 1er, de ladite convention et dès lors n'a pas fait l'objet d'une transposition particulière qui aurait été redondante.

Ad article 3.3.1-2.

L'article 3.3.1-2 pose le principe de la gratuité des soins médicaux pour les marins. Ce principe est issu de la règle 4.1, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, il est précisé que ce principe de gratuité s'applique non seulement aux marins se trouvant à bord mais encore aux marins débarqués, en application de la norme A4.1, paragraphe 1er, point d).

L'article 3.3.1-2 n'a pas repris les termes « *en principe* » qui sont utilisés par la règle 4.1, paragraphe 2. Cette suppression a enlevé un degré de souplesse introduit dans la Convention du travail maritime, 2006, mais le principe de gratuité des soins était déjà établi sous le régime de la loi du 9 novembre 1990 précitée. L'ancien article 101 disposait en effet que « *le marin est payé de ses gages et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué* » (emphase ajoutée).

La présente loi applique donc la norme A4.1, paragraphe 1er, point d), de la Convention du travail maritime, 2006, qui, pour sa part, prévoit que « *dans une mesure conforme à la législation et la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger* » (emphase ajoutée). Le droit positif luxembourgeois imposant sans restriction la gratuité des soins médicaux et des services de protection de la santé conformément à la législation et à la pratique luxembourgeoise, aucune dérogation ne saurait être introduite au stade de la transposition de la Convention du travail maritime, 2006.

La question de la gratuité des soins est également liée à celle de la responsabilité des armateurs, développée par le chapitre 2 du présent titre.

La deuxième phrase de l'article 3.3.1-2 synthétise la règle 4.1, paragraphe 4, et la norme A4.1 paragraphe 1er, point b) de la Convention du travail maritime, 2006. La norme A4.1, paragraphe 1er, point b) met en effet en œuvre la règle 4.1 de ladite convention. Cette disposition a pour ambition de rapprocher au maximum la situation du marin à celle d'un travailleur à terre, afin qu'un marin ne soit pas moins bien loti qu'un travailleur à terre en ce qui concerne le traitement médical reçu.

L'utilisation de l'expression « *en général* » assouplit néanmoins cette obligation pour tenir compte des circonstances factuelles. Les gens de mer et les travailleurs à terre ne peuvent pas, en effet, bénéficier dans tous les cas du même accès aux soins.

Ad article 3.3.1-3.

L'article 3.3.1-3 impose à l'armateur d'assurer l'accès au marin à un médecin ou dentiste au port d'escale, si possible. Cette obligation est directement issue de la norme A4.1, paragraphe 1er, point c), de la Convention du travail maritime, 2006.

La référence faite à l'accès à un dentiste permet d'insister sur le fait que les soins dentaires sont couverts par le présent chapitre.

Ad article 3.3.1-4.

L'article 3.3.1-4 transpose la norme A4.1, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006. Par cet article, les armateurs se voient également confier la mission de prendre des mesures pour prévenir les maladies et accidents professionnels et d'élaborer des programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Ad article 3.3.1-5.

L'article 3.3.1-5 introduit l'obligation issue de la norme A4.1 paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, d'utiliser un rapport médical en vue de faciliter le traitement des marins par l'échange d'informations médicales entre le navire et la terre, en application du principe directeur B4.1.2 de ladite convention. Le modèle qui sera proposé par voie règlementaire est celui du « *ship master's report form* », annexé à l'*International Medical Guide for Ships* (cf. projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires).

Par ailleurs, la norme A4.1, paragraphes 3 et 4, points a) et b), de la Convention du travail maritime, 2006, contient des dispositions qui existent déjà en droit luxembourgeois. L'article 3.3.1-5 renvoie donc à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n°92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution.

Cette loi a pour objet de règlementer :

- La pharmacie de bord comprenant les médicaments, le matériel médical et les antidotes devant se trouver à bord ;
- L'infirmerie de bord pour les navires de plus de 500 tonneaux, et pour laquelle il faut se rapporter également au chapitre I du titre IV du livre 2 ;
- Le médecin de bord pour les navires de cent travailleurs ou plus qui effectue un trajet international de plus de trois jours ;
- La formation des gens de mer portant sur les mesures d'assistance médicale et de secours en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale ;
- La radio-consultation médicale.

Finalement, la loi précitée du 29 avril 2000 légifère également sur les mesures de contrôle du respect de ses dispositions. Le premier contrôle est effectué par le capitaine ou une personne sous son autorité qui doit s'assurer que la dotation médicale est maintenue en bon état, complétée et renouvelée. Le deuxième niveau de contrôle est réalisé par un médecin ou un pharmacien une fois par an. Le médecin ou pharmacien rédige une attestation de contrôle qui fait l'objet d'un contrôle lors de l'inspection périodique du navire, troisième niveau de contrôle.

Le paragraphe 2 de l'article 7 de la loi précitée du 29 avril 2000 renvoie aux dispositions sur les inspections annuelles des anciens articles 67 et 68 de la loi du 9 novembre 1990. Néanmoins, dans la mesure où un système de certification MLC est mis en place par la présente loi, il est proposé de modifier ce renvoi (*cf. infra*).

Ad article 3.3.1-6.

L'article 3.3.1-6 prévoit des sanctions pénales en cas de non-respect des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3.

Ces sanctions sont les mêmes que celles prévues par la loi du 29 avril 2000.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs.*

Le présent chapitre est intitulé de la même manière que la partie de la Convention du travail maritime 2006, qu'il transpose. Ses dispositions sont à analyser comme des obligations légales mises à la charge de l'armateur en raison de l'emploi de gens de mer et même en l'absence de toute faute.

Ad article 3.3.2-1.

L'objectif du chapitre 2 est de s'assurer que les gens de mer sont efficacement protégés contre les conséquences pécuniaires et autres de la maladie et des accidents ayant entraîné des lésions corporelles ou leur décès, survenus en relation avec leur emploi. Les armateurs se voient donc imposer l'obligation, en application de la règle 4.2, paragraphes 1er et 2, de la Convention du travail maritime, 2006, de veiller à ce que les gens de mer reçoivent une assistance et un soutien matériel, qui s'ajoute à celle de prévoir des mesures relatives à la protection de la santé et aux soins à bord et à terre. Cette obligation existe depuis le XIIIème siècle et ne saurait être remise en cause.

Elle couvre le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle le marin est censé avoir été dûment rapatrié ou résultant de leur emploi entre ces deux dates.

Il est rappelé qu'il s'agit d'une obligation légale qui n'est pas liée à une faute de l'armateur. La responsabilité des armateurs est donc basée principalement sur des facteurs temporels, sauf exceptions (cf. par exemple article 3.3.2-5).

Ad article 3.3.2-2.

L'article 3.3.2-2, par lequel la norme A4.2.1, paragraphe 1er, est transposée, précise l'étendue minimale des obligations des armateurs en matière de protection de la santé et des soins médicaux.

Le point 1 met en exergue le fait que l'obligation de l'armateur est avant tout, une obligation financière : la prise en charge des coûts des maladies et accidents. L'expression « *coût de toute maladie et de tout accident* » est générale et englobe toutes les conséquences directes de la maladie ou de l'accident qui sont développés dans les points suivants.

Le point 2 met à la charge de l'armateur les frais médicaux, incluant le traitement médical et la fourniture des médicaments et autre moyens thérapeutiques, la nourriture et le logement du marin. Cette obligation prend fin, conformément audit point et à l'article 3.3.2-4 :

- Lorsque le marin se trouve à son domicile en ce qui concerne l'obligation de l'armateur à supporter les frais de nourriture et de logement uniquement,
- Par la guérison du marin ou la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité, puisque dans ce cas la sécurité sociale du marin et la garantie financière visée au point c) prennent le relais,
- Par l'échéance d'un délai de seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie (cf. article 3.3.2-4),
- Par la prise en charge de la maladie ou de l'accident par un régime d'assurance maladie ou un régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés (cf. article 3.3.2-4).

Le point 3 traite de l'obligation pour les armateurs de prendre une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant, exclusivement, d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. Les amendements de 2014 à la Convention du travail maritime, 2006, approuvés par la conférence à sa cent-troisième session, Genève, 11 juin 2014 (ci-après « *les amendements de 2014* ») apportent des précisions qui sont transposées par règlement grand-ducal. Le terme « couverture financière » a fait l'objet de débats lors de l'élaboration de la Convention du travail maritime, 2006, alors que certains pays auraient préféré l'emploi du terme « garantie financière ». Ce terme « garantie financière » a néanmoins été repris dans les amendements de 2014. Pour rester fidèle à la Convention du travail maritime, 2006, les termes « couverture financière » ont été repris à ce stade de la transposition. Les deux termes doivent être considérés comme synonymes. L'indemnisation ne peut pas aboutir à une double réparation pour le marin des préjudices subis.

Le point 4 ne pose pas de problème d'interprétation.

Ad article 3.3.2-3.

Cet article traite de la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

En principe, l'armateur reste responsable du paiement des salaires intégraux du marin incapable de travailler suite à une maladie ou à une lésion corporelle. Une convention collective ou un règlement grand-ducal pourra déroger à ce principe en diminuant la responsabilité de l'armateur au paiement d'un salaire partiel à partir du débarquement ou du rapatriement du marin en incapacité de travail.

La responsabilité de l'armateur, à ce titre, est limitée dans le temps. Elle prend fin :

– Avec la guérison du malade ;
– Avec la prise en charge de prestations en espèces par un autre organisme ;
– Par l'échéance d'un délai de seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie (cf. article 3.3.2-4).

En droit commun de la sécurité sociale luxembourgeois, la prise en charge des salaires par l'employeur s'arrête à la fin du mois dans lequel intervient le soixante-dix-septième jour d'incapacité, et varie donc entre la onzième et la quinzième semaine d'incapacité. En application de la norme A4.2.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, la prise en charge directe par les organes de sécurité sociale n'interviendra qu'au bout de la seizième semaine, sauf en cas de consolidation préalable de l'état de santé du marin, en quel cas le marin percevra des rentes auprès de la sécurité sociale luxembourgeoise. Pour mémoire, tous les marins travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois ne sont pas systématiquement soumis au droit luxembourgeois de la sécurité sociale.

Ad article 3.3.2-4.

Cet article transpose les paragraphes 2, 4 et 6 de la norme A4.2.1 ainsi que le principe directeur B4.2.1, paragraphe 2, et permet à l'armateur de limiter sa responsabilité dans le temps.

D'une part, l'obligation de prendre en charge les frais médicaux, de nourriture, de logement ou les frais d'inhumation s'arrête lorsqu'un autre régime d'assurance intervient. Ceci illustre le lien ténu qui existe entre les obligations de l'armateur en matière de soins et la protection sociale dont bénéficient les gens de mer. Si celles-ci ont des finalités différentes puisque les obligations de l'armateur sont liées aux risques professionnels dus à la relation de travail alors que la sécurité sociale a une dimension familiale, incluant les marins mais aussi les personnes à leur charge, leur champ de couverture pourrait se superposer.

D'autre part, l'obligation de prendre en charge les soins médicaux et les salaires sont limités dans le temps, à seize semaines. Le point de départ du délai de seize semaines est le jour de survenance de l'accident ou le début de la maladie.

Ad article 3.3.2-5.

Cet article prévoit trois cas d'exemption totale de responsabilité de l'armateur, conformément à la norme A4.2-1, paragraphe 5.

L'exemption de responsabilité de l'armateur dans l'hypothèse où l'accident n'est pas survenu au service du navire était implicitement incluse dans la loi du 9 novembre 1990 précitée, dans la mesure où le champ d'application de cet article ne visait que les accidents causés par le service. Cette exemption constitue une véritable exception par rapport au principe établi par la règle 4.2, paragraphe 1er. En effet, il ne suffit pas que l'accident survienne pendant l'engagement du marin pour que l'armateur soit dans l'obligation de prendre en charge le coût de sa maladie, mais il doit être causé par le risque lié à l'activité maritime.

Le deuxième cas d'exemption de l'armateur (cas où l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin) existait déjà sous la loi du 9 novembre 1990 précitée, ancien article 101, paragraphe 4. La faute intentionnelle du marin doit être interprétée de manière stricte dans la mesure où les droits individuels des marins sont en cause.

La troisième exemption met à la charge du marin de supporter les conséquences financières des maladies et infirmités antérieures à la date de l'engagement, qu'il a volontairement cachées. Cet article met à la charge du marin les conséquences de sa réticence dolosive. La décision d'engager le marin était en effet viciée par la non-divulgation d'éléments. Cette exemption ne devrait s'appliquer que rarement puisque le marin doit en principe se soumettre à un examen médical, ayant pour objet d'identifier lesdites maladies ou infirmités.

Ad article 3.3.2-6.

Cet article reprend le paragraphe 7 de la norme A4.2.1 et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.3.2-7.

Cet article prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. L'échelle des peines adoptées est la même que celle de l'article 3.3.1-6 qui est aussi relatif aux obligations des armateurs par rapport aux soins médicaux et de protection de la santé.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents.*

Le présent chapitre a pour objet la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des gens de mer au travail et traite des obligations des armateurs, des gens de mer et de l'État luxembourgeois en tant qu'État du pavillon. Il pose des principes généraux concernant la prévention des risques professionnels et la protection de la sécurité et de la santé à bord des navires battant pavillon luxembourgeois, l'élimination des facteurs de risque et d'accident, l'information, la consultation, la participation équilibrée des armateurs et des gens de mer, la formation des gens de mer et de leurs représentants. La bonne exécution des obligations résultant du présent chapitre font l'objet d'un contrôle lors des inspections de l'État du pavillon.

Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 – Obligations générales des armateurs.

L'armateur est le principal responsable de la sécurité et de la santé de tous les gens de mer à bord des navires.

Ad article 3.3.3-1.

L'article 3.3.3-1 met à la charge de l'armateur la responsabilité d'assurer la sécurité et la santé des gens de mer. La participation des gens de mer dans les activités liées à la sécurité et à la santé n'est pas susceptible de permettre à l'armateur de déroger à ce principe de responsabilité. Par l'instauration d'un principe de responsabilité pesant sur les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois, l'article transpose le paragraphe 1er de la règle 4.3 de la Convention du travail maritime, 2006. Il constitue également le pendant en droit du travail maritime de l'article L. 312-1 du Code du travail luxembourgeois.

Ad article 3.3.3-2.

Le paragraphe 1er de l'article 3.3.3-2 transpose la norme A4.3, paragraphe 2 b), de la Convention du travail maritime, 2006, en indiquant à l'armateur qu'il doit se conformer aux politiques et programmes applicables en matière de sécurité et santé. Ces matières incluent les dispositions visées à l'article L. 312-2, paragraphe 1er, du Code du travail qui sont reprises dans le présent article et développées par les sous-sections concernant les obligations particulières de l'armateur.

L'élaboration des politiques et programmes applicables en matière de sécurité et de santé se situe sur trois niveaux. Au sommet, on trouve les directives et autres instruments internationaux (par exemple, les recommandations internationales non obligatoires comme le Code OIT « *prévention des accidents à bord des navires de mer et dans les ports* « ou la circulaire 3 MSC/MEPC. 2 « *guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety program* » L'État luxembourgeois va se conformer à ses directives dans la mise en place de politiques et programmes au niveau national. Enfin, chaque armateur va prendre des mesures et établir des programmes et politiques pour chaque navire afin de mettre en œuvre concrètement à bord les politiques adoptées au niveau national et international, tout en veillant à les adapter aux besoins de ses navires et aux nouveautés technologiques.

La règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, demande aux États parties d'adopter une législation en matière de sécurité et de santé à bord en tenant compte des instruments internationaux applicables. En effet, certains sujets abordés par la règle 4.3 et la norme A4.3 de la Convention du travail maritime, 2006, se trouvent également traités par d'autres conventions interna-

tionales. Par exemple, concernant la formation des gens de mer, la STCW en vigueur au Luxembourg, contient des dispositions notamment sur la prévention et l'extinction des incendies, la manutention de la cargaison, le fonctionnement des engins de sauvetage, la dispense de soins médicaux d'urgence, sans que cette liste soit limitative. Les prescriptions de la STCW et celles de la Convention du travail maritime, 2006,se recoupent partiellement. Pour ces points, le respect de la STCW va donc emporter conformité à la Convention du travail maritime, 2006 sur base de la norme A4.3, paragraphe 4, de ladite convention, reprise par le dernier paragraphe de l'article 3.3.3-2. Il en va de même de certaines dispositions du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM) ou du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) établis par l'OMI. Lors de la rédaction de la Convention du travail maritime, 2006, les délégués étaient d'ailleurs parfaitement conscients des interactions possibles entre le présent chapitre et le Code ISM et du besoin d'éviter de dupliquer le Code ISM ou de faire naître des conflits entre deux clauses potentiellement contradictoires insérées dans les différents instruments. L'armateur qui justifie respecter les conventions avec lesquelles il existe des recoupements avec le présent chapitre sera présumé respecter le présent chapitre pour ces aspects.

Sous-section 2 – Principes généraux.

Ad article 3.3.3-3.

L'adoption de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois requise par la règle 4.3., paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, prend en premier lieu la forme de l'adaptation des principes généraux directeurs mis en place par l'article L. 312-2, paragraphe 2, du Code du travail au secteur maritime. Cet article pose notamment des principes de prévention. L'armateur doit enjoindre le capitaine et les autres gens de mer à éviter tous les risques inutiles pour la santé et la sécurité et les rendre attentifs par rapport à toutes les activités risquant de nuire à leur santé et sécurité à bord. Conformément au principe directeur B 4.3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, les mesures de prévention consistant à supprimer le risque doivent être préférées aux mesures de protection ayant pour objectif d'éviter les effets dommageables lors de la réalisation du risque. Les mesures de protection doivent être utilisées en dernier ressort quand les risques ne peuvent être efficacement prévenus ou éliminés.

Ad article 3.3.3-4.

Les directives visées à l'article précédent sont complétées par l'instruction contenue dans le présent article qui détermine les domaines dans lesquels l'armateur doit prendre des mesures. Il s'agit des domaines listés par le principe directeur B 4.3.1, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. Le contrôle des mesures prises par l'armateur est effectué lors des inspections MLC.

Ad article 3.3.3-5.

Ce principe est repris du Code du travail luxembourgeois (article L. 312-2, paragraphe 6, première phrase). L'armateur supporte le coût de l'adoption des mesures de sécurité et de protection des gens de mer en matière d'hygiène et de santé à bord, ce qui va dans le sens de la Convention du travail maritime, 2006.

Sous-section 3 – Evaluation des risques.

La présente sous-section s'intéresse à l'obligation de l'armateur d'évaluer les risques concernant la sécurité et la santé à bord de ses navires. Cette obligation découle de la norme A4.3, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006, visée par la règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Elle permet en effet d'élaborer et d'adopter des mesures et programmes de sécurité et de santé au travail à bord adéquates, mais également de prendre des mesures de précaution afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, et d'améliorer constamment le degré de protection des gens de mer. Cette obligation fait l'objet d'une inspection de la part de l'État du pavillon.

Ad article 3.3.3-6.

Dans le cadre de son obligation d'évaluation des risques, l'armateur doit tout d'abord tenir une liste des accidents du travail ayant entraîné pour les gens de mer une incapacité de travail supérieure à trois

jours et établir un rapport qu'il communique au commissaire. Cette obligation est identique à celle de l'employeur issue de l'article L. 312-5, paragraphe 1er, points 3 et 4, du Code du travail.

Ad art. 3.3.3-7.

Dans un deuxième temps, l'armateur doit procéder à une évaluation des risques compte tenu de la nature des activités du navire. Cette obligation existe également en droit commun du travail. Elle est alors à la charge de l'employeur conformément aux articles L. 312-2 et L. 312-5 du Code du travail.

Cette évaluation doit tenir compte des facteurs propres au travail à bord d'un navire listés par le principe directeur B 4.3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, et des statistiques concernant son navire et celles émanant du Commissariat aux affaires maritimes en application de la norme A4.3, paragraphe 8, de la Convention du travail maritime, 2006.

Suite à cette évaluation, l'armateur doit adapter les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 ainsi que les méthodes de travail. Une obligation équivalente pour l'employeur est prévue par l'article L. 312-2, paragraphe 4, point 1, du Code du travail. L'armateur doit être vigilant dans son évaluation aux particularités que présentent certains gens de mer. Les femmes enceintes ne devront, par exemple, pas être exposées à des agents qui présentent un risque pour l'enfant.

Ad article 3.3.3-8.

Les obligations de l'armateur issues de cette sous-section pourront être complétées par règlement grand-ducal.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer.

Les articles de la présente sous-section participent à la mise en application effective des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent pavillon luxembourgeois et à l'élaboration et l'amélioration des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles et à la protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, qui sont visées par la norme A4.3, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006 à laquelle renvoie la règle 4.3 de la Convention du travail maritime, 2006. Ils mettent en place un système de représentation des gens de mer qui participent ainsi à l'élaboration des mesures protectives et à la surveillance de leur application effective à bord. La présente sous-section instaure un cadre de proximité afin d'encourager les gens de mer à signaler toutes les situations et activités qui présentent des risques pour la sécurité et la santé.

Ad article 3.3.3-9.

A bord du navire, la mission de mettre en application effective des mesures prises sur base des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé à bord est confiée au capitaine ou à une autre personne qu'il désignera en fonction de ses capacités ou les deux. Cet article transpose ainsi les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 12006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1er, du Code du travail. Il présente néanmoins une différence avec ce dernier en ce que contrairement au Code du travail qui prévoit que les « salariés désignés » sont nommés par l'employeur, les gens de mer désignés le sont par le capitaine. Il est en outre précisé que l'armateur ne doit pas pouvoir se décharger de sa responsabilité par l'intervention des gens de mer désignés. Le paragraphe 2 précise les pouvoirs des gens de mer désignés dans le cadre de leur mission d'inspection, mettant en œuvre le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports* de 1996, mis à jour (*cf. supra*).

Ad article 3.3.3-10.

L'obligation pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus d'avoir un comité de sécurité est issue de la norme A4.3, paragraphe 2, point d) de la Convention du travail maritime, 2006. Néanmoins, la Convention du travail maritime, 2006 n'encadre pas précisément le rôle de ce comité. Le présent article tient donc compte du recueil de directives pratiques du BIT de 1996 ci-dessus mentionné, mis à jour, pour établir les missions de ce comité, ainsi que recommandé par le principe directeur B 4.3.1 de la Convention du travail maritime, 2006. L'énumération des missions du comité de sécurité ne présente pas d'exhaustivité et constitue un cadre général qui pourra être complété par règlement grand-ducal.

Le comité est composé des gens de mer désignés et de représentants des gens de mer, conformément au principe directeur B 4.3.7, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Un règlement grand-ducal pourra préciser sa composition pour tenir compte des directives internationales applicables en la matière et notamment les directives pratiques du BIT, ci-dessus mentionnées qui préconisent que le comité comprenne des officiers et des membres de l'équipage élus de manière à assurer une représentation équilibrée des divers services et fonctions à bord. L'effectif du comité dépendra également du nombre de gens de mer se trouvant à bord (cf. art. 3.3.3-12, paragraphe 5).

Le troisième paragraphe de l'article 3.3.3-10 reprend le paragraphe 3 de l'article L. 312-7 du Code du travail. En l'absence de délégués à la sécurité, le comité de sécurité est autorisé à demander à l'armateur de prendre des mesures plus protectrices, à la suite de son analyse menée sur base du paragraphe 2 du même article.

Le quatrième paragraphe a pour objectif de permettre au comité de sécurité de saisir le commissaire s'il relève des manquements en matière de sécurité et de santé au travail à bord pour lesquels l'armateur refuserait de remédier.

Ad article 3.3.3-11.

S'inspirant de l'article L. 312-2, paragraphe 4, point 4, et de l'article L. 312-7, paragraphes 1er et 2, du Code du travail, cet article traite de l'obligation des armateurs de consulter le comité de sécurité ou autres représentants des gens de mer ou à défaut directement les gens de mer dans trois cas :

– Pour les actions prises pouvant avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;
– Pour les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;
– Pour la mise en œuvre des formations des gens de mer.

Ad article 3.3.3-12.

Cet article reprend les dispositions de l'article L. 312-7, paragraphes 4 et 5 et de l'article L. 312-3 paragraphes 2 et 5 du Code du travail. Il pose des principes généraux qui pourront être complétés par règlement grand-ducal.

Sous-section 5 – Information des gens de mer.

Ad article 3.3.3-13.

L'armateur doit veiller à ce que tous les gens de mer avant de prendre leurs fonctions reçoivent une instruction sur les risques liés à leur travail et à l'environnement à bord. L'armateur a ensuite pour obligation de maintenir les gens de mer informés des risques qu'ils encourent de manière continue. Le contenu de l'information varie en fonction du type de navires sur lesquels les gens de mer évoluent. Il doit au moins traiter :

– des risques pour la sécurité et la santé à bord et les programmes et activités de protection et de prévention à bord: cette information est similaire à celle visée à l'article L. 312-6, paragraphe 1er, point 1, du Code du travail. Il est néanmoins précisé en outre que l'armateur doit spécifier quels sont risques particuliers éventuels.
– les niveaux d'exposition aux facteurs ambiants potentiellement nocifs : le principe directeur B 4.3.7, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, stipule que des sessions d'information sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques doivent être organisées afin que les gens de mer, armateurs et organismes compétents puissent prendre une part active dans la mise en œuvre des programmes de protection et de prévention. Ainsi, l'information des gens de mer sur les niveaux d'exposition aux facteurs ambiants potentiellement nocifs est-elle un préliminaire obligatoire pour permettre aux gens de mer sinon à leurs représentants de participer à la mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail. Les informations spécifiques concernant les dangers pour la santé associés au bruit et aux vibrations sont recommandées par les principes directeurs B 4.3.2., paragraphe 2, point a), et B 4.3.3., paragraphe 2, point a) de la Convention du travail maritime, 2006.

Conformément au principe directeur B 4.3.9 de la Convention du travail maritime, 2006, les armateurs devront veiller à ce que les informations soient accessibles et comprises par les gens de mer. Il pourra employer différents supports dont la liste pourra encore être complétée par règlement grand-ducal.

Le dernier paragraphe renvoie à l'article L. 334-1 du Code du travail par rapport à l'information spéciale de la femme enceinte

Ad article 3.3.3-14.

Les membres du comité de sécurité ou au moins les gens de mer désignés, pour participer à la mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et pour remplir au mieux leurs fonctions, doivent avoir connaissance de l'existence d'accidents, de lésions et de maladies professionnels, des rapports émis et des résultats des évaluations des risques effectuées.

L'article 3.3.3-14 s'inspire dans sa rédaction de l'article L. 312-6, paragraphe 3 du Code du travail et complète la mise en œuvre du principe directeur B 4.3.7, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer.

La formation et l'instruction des gens de mer est visée par la norme A4.3 paragraphe 1er, point a), de la Convention du travail maritime, 2006, à laquelle renvoie la règle 4.3 de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.3.3-15.

L'armateur a pour obligation de s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord. Cette formation doit être adaptée au poste de travail et à la dangerosité liée aux fonctions de chaque marin mais aussi aux navires, à l'équipement utilisé, aux méthodes de travail et aux langues pratiquées à bord, ainsi que recommandé par le principe directeur B 4.3.9, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006. Elle doit être renouvelée périodiquement et répétée quand une modification intervient dans le cadre de travail du marin. Une obligation équivalente repose sur l'employeur en droit commun du travail sur base de l'article L. 312-8, paragraphes 1er et 5, du Code du Travail.

Ad article 3.3.3-16.

Cet article, s'inspirant de l'article L. 312-8, paragraphes 3 et 4, du Code du travail, prévoit que les gens de mer désignés à la sécurité et à la santé au travail à bord du navire suivent des formations adaptées de manière périodique pour pouvoir remplir au mieux leurs missions.

Ad article 3.3.3-17.

Cet article reprend les dispositions de l'article L. 312-8, paragraphe 7, du Code du travail, le paragraphe 2 faisant un rappel vers l'article 3.2.2-13, alinéa 2, point 1.

Ad article 3.3.3-18.

Pour compléter les dispositions de la présente sous-section et pour pleinement satisfaire aux obligations mises à la charge de l'État du pavillon par la règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, un règlement grand-ducal pourra être pris, si besoin est.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution.

La sous-section 7 transpose la norme A4.3, paragraphe 1er, point b), de la Convention du travail maritime, 2006, en mettant à la charge de l'armateur l'obligation de prendre des mesures de précaution raisonnables pour réduire et prévenir les risques de lésions et de maladies professionnelles à bord de ses navires. Par ce biais, la sous-section 7 participe également à la transposition de la règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.3.3-19.

Cet article impose de manière générale à l'armateur de se doter de mesures de précautions raisonnables afin de limiter les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles. Cet article est complété par les articles suivants, qui disposent de mesures particulières. Il trouve son équivalent en droit commun du travail dans l'article L. 312-5, paragraphe 1er, point 2, du Code du travail.

Ad article 3.3.3-20.

L'article 3.3.3-20 détaille des domaines spécifiques dans lesquels l'armateur doit prendre des mesures de précaution :

– l'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et des produits chimiques ;
– l'utilisation des machines et équipements à bord.

Pour ce deuxième point, il est rappelé que l'article 11 de la convention n° 119 sur la protection des machines, 1963, est applicable.

Ad article 3.3.3-21.

L'armateur assume l'obligation, équivalente à celle de l'employeur selon le droit commun du travail (art. L. 312-5, paragraphe 1er, point 2 du Code du travail) de mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat, incluant le matériel de protection de l'ouïe et contre les vibrations, visé par les principes directeurs B 4.3.2, paragraphe 2, point b) et B4.3.3, paragraphe 2, point b) de la Convention du travail maritime, 2006. Ce matériel et les autres dispositifs de prévention devront être accompagnés des informations utiles pour leur bonne utilisation, en application du principe directeur B 4.3.4, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad article 3.3.3-22.

Cet article ne présente pas de commentaires particuliers.

Section 2 – Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées.

Ad article 3.3.3-23.

Parallèlement à la responsabilité de l'armateur, et sans que sa responsabilité soit amoindrie, les gens de mer et notamment le capitaine supportent la charge au quotidien de veiller à leur propre sécurité et celle des autres. Ils peuvent exercer leur droit de retrait en cas de danger grave et immédiat, sans encourir de sanctions. La formulation de cet article est partiellement inspirée de l'article L. 313-1 du Code du travail.

Ad article 3.3.3-24.

La norme A4.3, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, impose au législateur d'indiquer aux gens de mer qu'ils ont l'obligation de « se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ». Ceci rappelé, l'article 3.3.3-24 complète les obligations particulières des gens de mer en reprenant celles prévues par l'article L. 313-1 du Code du travail. Le dernier point renvoie à l'obligation des gens de mer de prendre une part active dans la signalisation des risques pour la santé et la sécurité que peuvent présenter certaines activités ou situations de travail, afin que celle-ci soit prise en considération et corriger le cas échéant.

Ad article 3.3.3-25.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon.

Sous-section 1 – Programmes nationaux
de protection et de prévention.

Ad article 3.3.3-26.

La présente loi forme la base légale pour l'élaboration de normes nationales relatives à protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents. Les règles spécifiques seront prises par règlement grand-ducal.

Sous-section 2 – Information des armateurs
et gens de mer.

Ad article 3.3.3-27.

Cet article prévoit une coopération entre l'État du pavillon et les armateurs en vue d'organiser des campagnes d'information des gens de mer sur les risques rencontrés lors du travail à bord. La norme A4.3, paragraphe 7, de la Convention du travail maritime, 2006, indique que cette information peut prendre la forme d'un affichage d'avis officiels exposant des instructions sur ce sujet.

Ad article 3.3.3-28.

Les programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et les directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques font l'objet d'information auprès des armateurs.

Section 4 – Dispositions particulières.

Ad article 3.3.3-29.

Cet article prévoit de manière générale que toute mesure d'exécution d'ordre technique pourra être adoptée par voie règlementaire après avoir fait l'objet d'une consultation des représentants des gens de mer et des armateurs. Ce règlement grand-ducal complètera, si nécessaire, la législation à adopter conformément à la règle 4.3, paragraphe 3 de la Convention du travail maritime, 2006 d'une part et à la norme A4.3, paragraphes 1er et 2, point a), de la Convention du travail maritime, 2006, d'autre part. Le règlement pourrait rendre obligatoires les recommandations prises par les organismes internationaux (par exemple, le recueil de directives du BIT précité) ou encore prescrire des normes et directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques (principe directeur B 4.3.7. paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006).

Ad article 3.3.3-30.

Cet article reprend les peines instaurées par l'article L. 314-4 du Code du travail.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord.*

Section 1 – Définitions.

Ad article 3.3.4-1.

Cet article définit ce qui doit être entendu par l'expression femme enceinte sur le modèle de l'article L. 331-1 du Code du travail.

Section 2 – Obligation de déclaration.

Ad article 3.3.4-2.

Cet article crée l'obligation à la femme enceinte de faire la déclaration de son état à l'armateur dès qu'elle en a connaissance pour que les mesures de protection soient appliquées. Le deuxième paragraphe indique les modalités d'information de la grossesse à l'armateur.

Section 3 – Interdiction de licenciement.

Ad articles 3.3.4-3 et 3.3.4-4.

Ces articles reprennent les articles L. 337-1 et L. 337-2 du Code du travail, tout en les adaptant au travail en mer. La femme enceinte est ainsi protégée contre son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant douze semaines après l'accouchement. La seule exception prévue est le cas où la femme enceinte aurait commis une faute grave, qui ouvrirait un droit à l'armateur de mettre à pied le marin. Ces articles traitent également des procédures qui sont basées sur celles prévues au Code de travail.

Ad article 3.3.4-5.

Cet article reprend et adapte l'article L. 337-3 du Code du travail dans la mesure où la période d'essai est potentiellement plus courte sur base de la présente loi que dans le Code du travail qui prévoit par exception la possibilité d'avoir une période d'essai de douze mois.

Ad article 3.3.4-6.

Cet article est une reprise de l'article L. 337-4 du Code du travail et ne requiert pas de commentaires particuliers.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte.

Ad article 3.3.4-7.

Ce premier article pose le principe dont les modalités d'exécution sont développées par les dispositions des articles qui suivent : la femme enceinte ne peut travailler à bord d'un navire que si elle n'encourt aucun danger pour elle ou pour sa grossesse. La femme enceinte ne devrait ni être exposée à des agents et procédés présentant un risque pour sa santé ou sa grossesse et ni être contrainte à maintenir un rythme de travail médicalement contre-indiqué.

Ad article 3.3.4-8.

L'initiative de la mise en œuvre de la protection de la femme enceinte lui revient mais à défaut, l'armateur doit tout de même s'assurer que la femme enceinte ne court aucun danger en continuant à travailler à bord. Un médecin doit être saisi pour déterminer si la femme enceinte peut continuer son travail normalement, ou si son travail doit être aménagé ou encore si elle doit être reclassée ou dispensée de travail. Ces trois alternatives sont reprises respectivement aux articles 3.3.4-9, 3.3.4-10 et 3.3.4-11.

Ad article 3.3.4-9.

L'article 3.3.4-9 traite de l'aménagement du travail qui peut toucher le temps de travail ou les conditions de travail. Une fois cet aménagement médicalement préconisé, l'armateur doit soit y satisfaire soit en cas d'impossibilité, prendre une mesure plus favorable à la femme enceinte à savoir organiser son reclassement à terre sinon la dispenser de travail. Le deuxième alinéa du paragraphe 4 prescrit également à l'armateur de s'organiser de manière à ce que la femme enceinte puisse se rendre aux examens prénataux prévus par le Code de la sécurité sociale.

Ad article 3.3.4-10.

En cas de reclassement à terre, les dispositions du titre III du livre III du Code du travail seront applicables dans la mesure où la différenciation faite sur base des spécificités du secteur maritime n'aura plus lieu d'être. Cette réaffectation devra se faire sans diminution de salaire. En cas d'impossibilité, l'armateur devra dispenser la femme enceinte de travailler.

Ad article 3.3.4-11.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad article 3.3.4-12.

Si la décision du médecin est contestée, la femme enceinte ou l'armateur ont le droit de demander un second examen. Cette demande n'a pas d'effet suspensif. Cet article adapte au secteur maritime l'article L. 335-1 du Code du travail.

Section 5 – Congé de maternité.

Ad article 3.3.4-13.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers, se contentant de renvoyer au Code du travail.

Section 6 – Mariage.

Ad article 3.3.4-14.

Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers, se contentant de renvoyer au Code du travail.

Section 7 – Dispositions diverses.

Ad article 3.3.4-15 et article 3.3.4-16.

Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers dans la mesure où ils reprennent le Code du travail.

Ad article 3.3.4-17.

Cet article prévoit une sanction pénale alignée sur celle de l'article L. 338-4 du Code du travail.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions.

Ad article 3.4.0-1.

Cet article rappelle et renforce les pouvoirs du commissaire dans l'objectif de remplir les obligations générales imposées à l'État luxembourgeois en tant qu'État du pavillon. Les mesures auxquelles il est fait référence au paragraphe 2 sont développées aux articles qui suivent et par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité. Une évaluation de l'efficacité du système mis en place est régulièrement réalisée.

Ad article 3.4.0-2.

L'article 3.4.0-2 introduit le principe selon lequel tout navire rentrant dans le champ d'application du livre 3 de la présente loi fait l'objet d'une inspection MLC quelle que soit sa taille.

Ad article 3.4.0-3.

Contrairement à l'inspection MLC qui est obligatoire pour tout navire auquel s'applique le livre 3 de la présente loi, seuls les navires d'une jauge brute de plus de 500 doivent être certifiés. Le règlement grand-ducal étend la certification obligatoire aux navires de jauge brute supérieure à 200 qui effectuent des voyages internationaux. Les navires effectuant des voyages internationaux doivent par conséquent être certifiés dès que leur jauge brute dépasse 200 et les autres, uniquement si leur jauge brute est supérieure à 500. Pour les navires n'entrant pas dans ces catégories, il reste possible de demander une certification volontaire afin de bénéficier de la présomption de conformité mentionnée au paragraphe 3. L'article 3.4.0-3 prévoit également la possibilité d'émettre des certificats provisoires.

Ad article 3.4.0-4.

L'article 3.4.0-4 pose le principe de l'habilitation d'organismes qui seront autoriser à effectuer les inspections MLC au nom et pour le compte de l'État luxembourgeois. Ces organismes pourront être différents de ceux visés par le règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et par le livre 2 de la présente loi et les règlements grand-ducaux pris pour son exécution.

Ad article 3.4.0-5.

Tout navire battant pavillon luxembourgeois doit prévoir une procédure de plainte à bord. Cette procédure ne doit pas porter préjudice au marin qui veut introduire une plainte externe.

Ad article 3.4.0-6.

Le commissaire peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des armateurs qui ne se soumettraient pas aux demandes de correction de l'inspecteur MLC ou du commissaire.

Ad article 3.4.0-7.

Toute personne qui empêche la bonne réalisation d'une inspection MLC en connaissance de cause, est pénalement punissable.

Ad article 3.4.0-8.

Si le navire se voit interdire de naviguer ou si une injonction est prise pour que les opérations de ce navire soient interrompues et que l'armateur continue à l'exploiter, il encourt une sanction pénale.

Ad article 74.

L'ancien article 105 introduisait dans le code de la sécurité sociale l'obligation pour les gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'être affiliés au régime luxembourgeois lorsque les gens de mer étaient soit des nationaux ou des résidents luxembourgeois soit des ressortissants d'un État avec lequel le Luxembourg a conclu une convention bi- ou multilatérale de sécurité sociale qui donnerait compétence à la législation luxembourgeoise. La modification apportée dans le présent article permet dorénavant aux armateurs de demander à cotiser auprès d'assurance privée, à la place des organismes de sécurité sociale luxembourgeois. Cette possibilité est limitée uniquement au cas où les gens de mer concernés sont des ressortissants d'États avec lesquels le Luxembourg a conclu une convention bilatérale qui donne compétence à la législation luxembourgeoise. Une demande devra être adressée au commissaire. Elle devra être accompagnée de la preuve que le régime privé prend en charge les prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles. Le commissaire ne pourra prendre une décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale. L'objectif poursuivi par cette dérogation est de permettre aux gens de mer de bénéficier d'une continuité dans leur affiliation auprès d'un même organisme lorsqu'ils seraient amenés à changer de navires arborant des pavillons différents mais appartenant au même armateur.

Ad article 75.

L'alinéa premier du paragraphe 1er est une reprise à droit constant du principe figurant à l'ancien article 106 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Il est ainsi rappelé que lorsque le navigant employé à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne relève pas de l'article 4.0.0-1, l'armateur doit lui garantir une protection sociale minimum en souscrivant à cet effet une police d'assurance devant couvrir un minimum de branches.

Cet article concerne les marins non-européens. Il tend à permettre à tous les gens de mer qui ne seraient pas concernés par l'application des règlements de l'Union européenne en matière de sécurité sociale (Règlement 1408/71/CE du Conseil, du 14 juin 1971, relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés, aux travailleurs non-salariés et aux membres de leur famille qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté ou Règlement (CE) 883/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale) ou non couverts par une convention bilatérale entre le Luxembourg et un pays tiers de bénéficier malgré tout d'une couverture sociale pour certains risques. Ce système assure ainsi un filet de sécurité à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois. Le recours à l'assurance privée pour cette protection sociale minimale est quant à lui autorisé par la norme A4.5.7 et le principe directeur B4.5 de la Convention du travail maritime, 2006. La protection sociale ainsi à charge de l'employeur est conforme avec la Convention du travail maritime, 2006.

Il y a lieu toutefois de préciser qu'afin de s'aligner avec les réalités économiques et le marché des assurances tel qu'il se présente aujourd'hui, certaines branches ont été écartées.

Néanmoins, le nombre de risques couverts va au-delà du plancher minimum de trois branches fixé par la norme A4.5.3. de la Convention du travail maritime, 2006. Cela maintient la protection supérieure garantie à Luxembourg sans compromettre la concurrence au sein de l'Union européenne. Les modifications proposées permettent ainsi d'achever un juste équilibre entre le soutien social et le maintien d'une concurrence équitable.

Ad article 76 à 91.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 92.

L'alinéa 2 de l'ancien article 122 est remplacé par le nouvel article 3.1.1-17.

Ad article 93.

Le nouvel article 7.0.0-3 vient sanctionner les infractions au règlement (UE) n°1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure. Les sanctions posées sont des amendes administratives, dont l'échelle est identique à celle de l'article 7 bis de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

Ad article 94.

Le livre 3 contient des sanctions pénales applicables en cas de non-respect des dispositions applicable en matière de travail maritime. Ces sanctions sont formulées de manière précise pour satisfaire au principe de légalité des délits et des peines. Les deux premières phrases de l'ancien article 126 ont ainsi été remplacées et peuvent être supprimées.

Ad articles 95 à 102.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 103.

Les obligations issues de l'ancien article 137 sont allégées puisque les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise des sociétés ne doivent plus obligatoirement être communiqués au commissaire

Ad articles 104 et 105.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

II.– Modification du code de la consommation.

Ad article 106.

L'article introduit vient compléter l'article L. 311-5 du Code de la consommation par lequel l'autorité compétente pour assurer les intérêts des consommateurs est désignée en fonction de son secteur d'intervention. Dans le domaine du transport par mer, le commissaire aux affaires maritimes assurera cette fonction.

III.– Modification de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Ad article 107.

L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine et l'article 3.1.1-17. se recoupent. L'article 41 a donc été abrogé.

Ad article 108.

L'article 48, alinéa 1er, de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est inclus dans l'article 3.1.2-44. L'article 48, alinéa 1er, a donc été abrogé.

Ad article 109.

L'article 58 renvoie à l'article 198 du Code pénal en matière de faux et d'usage de faux.

IV.– Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales.

Ad article 110.

Le terme « construction » est supprimé puisque les règles relatives à la construction des navires de plaisance seront dorénavant établies par des lois transposant les directives européennes (cf. dossier parlementaire 6902).

Ad articles 111 et 112.

Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad article 113.

Corrélativement à l'introduction de la notion de jauge brute dans la définition du terme « navire » à l'article 5 de la présente loi (art. 1.1.1-1. de la version consolidée de la loi précitée du 9 novembre 1990), celle des navires de plaisance doit aussi être modifiée pour utiliser la même unité de mesure et ainsi ne pas exclure une partie des navires de plaisance qui seraient trop petits pour être enregistrés sur le registre maritime de commerce sans dérogation ministérielle mais trop grands pour être immatriculés au registre de plaisance.

V.– Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Ad article 114.

La modification introduite a pour objet de transposer la norme A4.1, paragraphe 4, point b) de la Convention du travail maritime 2006. La version précédente reprenait les critères de la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, qui imposaient la présence d'un médecin à bord dès lors que le navire avait à son bord cent travailleurs. S'agissant d'une prescription minimale, la modification apportée ne porte pas atteinte à la transposition de la directive 92/29/CEE précitée, puisqu'en prescrivant des seuils potentiellement plus bas, elle s'avère être plus protectrice.

Ad article 115.

La modification introduite permet de compléter le texte existant par les prescriptions de la norme A4.1, paragraphe 4, point d), de la Convention du travail maritime 2006.

Ad article 116.

Les modifications apportées à l'article 7 de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE précitée sont liées à l'introduction de règles portant sur les soins médicaux à bord des navires et à terre au livre 3 de à l'introduction de l'article 3.3.1-5 dans la loi du 9 novembre 1990 précitée et en particulier (cf. supra). Le contrôle de la dotation médicale est donc effectué annuellement par un médecin et un pharmacien qui établit une attestation du contrôle. La validité de cette attestation est quant à elle vérifiée lors des inspections MLC visées à l'article 3.4.0-2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 et surtout à l'article 10, paragraphe 1er, du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et le mise en application de la Convention du travail maritime, 2016. Ce contrôle par les inspecteurs MLC aura donc lieu lors des inspections initiales, intermédiaires et de renouvellement (section 3 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015) et pourra toujours intervenir lors d'une inspection MLC supplémentaire au sens de l'article 10, paragraphe 3.

*

III. TEXTE DES AVANT-PROJETS DE REGLEMENT

I. Projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles

La Convention du travail maritime, 2006, a connu deux séries d'amendements. Le point II des amendements de 2014 au code de la Convention du travail maritime, 2006, approuvés le 11 juin 2014 par la 103ème session de la Conférence internationale du travail conformément au paragraphe 5, article XV, de ladite convention, ci-après « les amendements de 2014 », viennent préciser ce qui doit être entendu par la couverture financière requise à la norme A4.3.2, paragraphe 1er, point b. Ces amendements entreront en vigueur le 18 janvier 2017.

Le présent règlement a pour objet de transposer les dispositions du point II des amendements de 2014.

Ad articles 1er et 2.

L'article 1er rend explicite l'obligation de l'armateur de souscrire une garantie financière pour assurer l'indemnisation des gens de mer des conséquences dommageables de leur incapacité longue durée ou de leur décès survenus en raison d'une maladie professionnelle, d'un accident du travail ou d'un risque professionnel, à savoir « les créances contractuelles » qui sont définies à l'article 2. Cette expression, reprise des amendements de 2014, met en exergue le fait que l'indemnisation des gens de mer concernés constitue une créance de ces derniers auprès de l'armateur, née de l'existence du contrat d'engagement maritime. La protection de la santé des gens de mer par l'armateur et la prise en charge de l'indemnisation des gens de mer ou de leurs ayant-droits en cas d'incapacité de longue durée ou de décès constituent une obligation légale née de la relation contractuelle. L'armateur en est donc débiteur, sans que la question de sa responsabilité soit prise en considération. La définition donnée à l'article 2 est conforme à la norme A4.2.2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, telle qu'amendée.

Ad article 3.

Le premier alinéa de cet article assure la transposition stricte de la norme A4.2.1, paragraphe 13 de la Convention du travail maritime, 2006. L'adjectif direct a été ajouté pour faire valoir que les gens de mer disposent d'une action directe à l'encontre du fournisseur de garantie, ce qui assure un paiement rapide de ses créances (cf. également article 4, alinéa 2, point 5). Le deuxième alinéa pour sa part adapte le paragraphe 3 de la norme A4.2.2. La garantie financière doit pouvoir assurer un traitement efficace et impartial des créances contractuelles.

Ad article 4.

Le premier alinéa de cet article définit la forme que devra prendre la garantie financière. La norme A4.2.2, paragraphe 2, prévoyait plusieurs formes parmi lesquelles le législateur pouvait faire un choix, après consultation des partenaires sociaux, incluant les régimes de sécurité ou des fonds. La solution la mieux adaptée est apparue comme étant celle de l'assurance de responsabilité, de type P&I. En effet, les couvertures des clubs P&I prennent déjà en charge la majeure partie des indemnisations liées aux obligations de l'armateur en matière de protection de la santé et de soins médicaux. Les clubs P&I devraient proposer pour l'entrée en vigueur des amendements une extension de leurs termes et conditions et offrir une indemnisation directe des gens de mer en cas de survenance du risque assuré.

Le second alinéa reprend les exigences minimales requises pour que le dispositif de garantie financière soit accepté par l'État du pavillon. Ces exigences sont celles de la norme A4.2.1, paragraphe 8.

Ad article 5.

Cet article a pour objet la preuve documentaire de la souscription à une garantie financière. Elle reprend plusieurs obligations prévues par la norme A4.2.1, paragraphes 11 et 14, à savoir :

- le maintien à bord des certificats ou autres preuves documentaires de la garantie financière ;
- le contenu obligatoire des certificats ou autres preuves documentaires ;
- sa rédaction ou traduction en anglais pour pouvoir être compris par les gens de mer et les inspecteurs étrangers ;
- l'affichage des copies pour faciliter l'information des gens de mer.

Ad article 6.

Cet article impose au prestataire de garantie financière d'informer les gens de mer dont les créances contractuelles sont couvertes par ladite garantie et le commissaire aux affaires maritimes de sa résiliation ou de son annulation.

II.– Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins.

Ad article 1er.

Ce règlement est abrogé pour améliorer l'intelligibilité du droit. En effet, la teneur de ce règlement est devenue contradictoire avec les normes internationales adoptées par le Luxembourg.

La Convention du travail maritime, 2006, stipule que « *les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement* ». Ceci implique qu'aucun montant forfaitaire correspondant aux frais de nourriture ne soit inclus dans le salaire brut.

Par ailleurs, la gratuité du logement, même si non-explicitement prévue par la Convention du travail maritime, 2006, est communément établie dans le secteur maritime. Ceci découle du fait que contrairement aux employés vivant et travaillant à terre qui en recevant un logement profitent d'un avantage monétairement quantifiable, les gens de mer, partis pour parfois plusieurs mois d'affilée, n'ont d'autre choix que de vivre à bord. Ce logement doit donc être fourni dès que nécessaire sans engendrer des frais supplémentaires pour le marin qui supporte déjà les coûts liés au maintien de sa résidence à terre. Les logements fournis à bord n'ont d'ailleurs pas de valeur locative dans la mesure où il n'existe pas de marché. Dans ce contexte, maintenir la taxation forfaitaire du logement des gens de mer à bord apparaît contraire à l'esprit de la Convention du travail maritime, 2006.

Le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 est donc expressément abrogé.

III.- Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Ad article 1er.

Le modèle de rapport médical proposé est celui qui est établi par l'Organisation mondiale de la santé dans son *International medical guide for ships*. Il est ainsi internationalement utilisé. Son emploi n'est néanmoins pas rendu obligatoire et il peut être fait usage d'autres modèles équivalents.

*

FICHE FINANCIERE

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

Le présent projet de loi ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Intitulé du projet :	**Loi portant modification de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, du Code de la consommation, de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.**
Ministère initiateur :	**Ministère de l'Economie**
Auteur(s) :	**Mme Annabel Rossi, Mme Elisabeth Relave-Svendsen**
Tél :	**247-84910, 274-84457**
Courriel :	**annabel.rossi@cam.etat.lu, elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu**
Objectif(s) du projet :	**modernisation du titre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 afin d'avoir une loi complète sur le droit du travail des gens de mer en adéquation avec la Convention du travail 2006**
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Minsitère de la sécurité sociale, Ministère du Travail, Ministère de la Famille et de l'Intégration et à la Grande région, Ministère de l'Egalité des Chances, Ministère de la Fonction publique et de la réforme administrative	
Date :	**17 avril 2018**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, …) consultée(s) : Oui ☒ Non ☐
   Si oui, laquelle/lesquelles : Fedil Shipping, LCGB, OGB-L
   Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
   – Entreprises/Professions libérales : Oui ☒ Non ☐
   – Citoyens : Oui ☒ Non ☐
   – Administrations : Oui ☐ Non ☒

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a.[6] ☒
   (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
   Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
   Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☒ Non ☐
   Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui ☒ Non ☐
   Remarques/Observations :

6 N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative[7] 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[8] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (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. ☒

    Sinon, pourquoi ?

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
    a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☒ Non ☐
    b) amélioration de la 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 :

---

7 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 oeuvre 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.

8 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.).

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 :
      alignement du droit du travail maritime avec le droit commun
    - 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[9] ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
    Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
    www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[10] ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
    Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
    www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

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

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

TEXTES COORDONNES

LOI DU 9 NOVEMBRE 1990
ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

(Mém. A – 58 du 12 novembre 1990, p. 808 ;
doc. Parl. 3296)

modifié par:

Loi du 14 avril 1992
(Mém. 26 du 30 avril 1992, p. 885 ; doc. parl. 3510)

Loi du 17 juin 1994
(Mém. A 63 du 13 juillet 1994, p. 1156 ; doc. parl. 3769)

Loi du 23 décembre 2005
(Mém. A. 217 du 29 décembre 2005, p. 33687 ; doc parl. 5500)

Loi du 22 décembre 2006
(Mém. A. 236 du 29 décembre 2006, p. 4315 ; doc. parl. 5600)

Loi du 20 juillet 2017
(Mém. A. 664 du 24 juillet 2017, p. 1 ; doc. parl. 7112)

Présent projet de loi : ajouts soulignés et suppressions barrées

*

SOMMAIRE

LIVRE INTRODUCTIF

Titre 1 – Principes généraux applicables au registre.

Titre 2 – Mission du Commissariat aux affaires maritimes.

Titre 3 – Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes.

LIVRE 1 – L'immatriculation des navires et les hypothèques.
Titre 1 – De l'immatriculation et du navire.
Chapitre 1 – Dispositions relatives à l'immatriculation.
Chapitre 2 – Dispositions relatives au navire.

Titre 2 – Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque.
– Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques. – Rétributions.

Titre 3 – De la publicité des droits réels concédés sur des navires.

Titire 4 – Des privilèges et hypothèques maritimes.
Chapitre 1 – Des privilèges maritimes.
Chapitre 2 – De l'hypothèque maritime.
Chapitre 3 – De l'extinction des privilèges et hypothèques.

LIVRE 2 – Les conditions de sécurité.

LIVRE 3 – Droit du travail applicable aux gens de mer.
Titre préliminaire – Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

Titre 1 – Relations individuelles et collectives du travail.
Chapitre 1 – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.
Section 1 – Age minimum.
Section 2 – Certificat médical.
Section 3 – Formation et qualification.
Section 4 – Equipage et équipage minimal.
Section 5 – Recrutement et Placement.
Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime.
Section 1 – Le contrat d'engagement maritime en général.
Sous-section 1 – Dispositions générales.
Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime.
Sous-section 3 – Période d'essai.
Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques.
Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.
Sous-section 1 – Recours et forme du contrat à durée déterminée.
Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée.
Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée.
Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée.
Sous-section 5 – Sanctions.
Sous-section 6 – Egalité de traitement.
Sous-section 7 – Période d'essai.
Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée.
Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.
Sous-section 1 – Obligations générales de l'armateur.
Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière.
Partie 1 – Droit au rapatriement.
Partie 2 – Abandon et garantie financière.
Partie 3 – Sanctions pénales.
Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage.
Sous-section 4 – Obligations générales du marin.
Section 4 – Résiliation du contrat.
Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.
Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave.
Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur.
Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord.
Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin.
Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime.
Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat.
Section 6 – Clause de non-concurrence.
Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.
Chapitre 4 – Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.
Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.
Chapitre 6 – Emploi et chômage.

Titre 2 – Règlementation et conditions de travail.
Chapitre 1 – Durée du travail.
Section 1 – Durée du travail et temps de repos.
Section 2 – Organisation du temps de travail.
Section 3 – Dispositions finales.
Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.
Section 1 – Jours fériés légaux.
Section 2 – Repos hebdomadaire.
Section 3 – Congés annuels.
Sous-section 1 – Calcul des droits.
Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul.
Section 4 – Congé parental.
Chapitre 3 – Les salaires.
Section 1 – Définitions particulières.
Section 2 – Droit à la rémunération.
Section 3 – Calcul et paiement.
Section 4 – Salaires minima.
Section 5 – Echelle mobile.
Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table.
Section 1 – Logement et loisirs.
Section 2 – Alimentation et service de table.
Chapitre 5 – Egalité de traitement entre les hommes et les femmes.
Chapitre 6 – Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail.

Titre 3 – Protection, soins médicaux et bien-être a bord.
Chapitre 1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre.
Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs.
Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents.
Section 1 – Obligations des armateurs.
Sous-section 1 – Obligations générales des armateurs.
Sous-section 2 – Principes généraux.
Sous-section 3 – Evaluation des risques.
Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer.

Sous-section 5 – Information des gens de mer.
Sous-section 6 – Formation des gens de mer.
Sous-section 7 – Autres mesures de précaution.
Section 2 – Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées.
Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon.
Sous-section 1 – Programmes nationaux de protection et de prévention.
Sous-section 2 – Information des armateurs et gens de mer.
Section 4 – Dispositions particulières.
Chapitre 4 – Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord.
Section 1 – Définitions.
Section 2 – Obligation de déclaration.
Section 3 – Interdiction de licenciement.
Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte.
Section 5 – Congé de maternité.
Section 6 – Mariage.
Section 7 – Dispositions diverses.

Titre 4 – Conformité et mise en application des dispositions.

LIVRE 4 – La protection sociale des gens de mer.

LIVRE 5 – Dispositions fiscales et financières.

LIVRE 6 – Du commerce maritime
Titre 1 – de l'abordage.
Titre 2 – de l'assistance en mer.
Titre 3 – Du transport sous connaissement
Titre 4 – Des avaries communes.
Titre 5 – Dispositions abrogatoires

LIVRE 7 – Dispositions pénales et disciplinaires.

LIVRE 8 – De l'agrément des entreprises maritimes

*

~~TITRE~~ LIVRE INTRODUCTIF

Les conventions figurant à l'annexe 1 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime se rapportent au présent ~~titre~~ livre introductif.

– Convention portant création de l'organisation maritime internationale, 6 mars 1948, telle que modifiée.
– Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'elle a été modifiée.

~~CHAPITRE~~ TITRE 1 –

Principes généraux applicables au registre.

Art. ~~1~~[er] 0.1.0-1. Il est créé un registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, nommé ci-après «registre».

Ce registre est placé sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les affaires maritimes, nommé ci-après le ministre.

Les navires immatriculés au registre sont tenus d'arborer le pavillon luxembourgeois qui comme le pavillon de la batellerie et de l'aviation défini à l'article 4 de la loi du 23 juin 1972 sur les emblèmes nationaux, se compose d'une laize de tissus aux proportions de 7 à 5 comportant un burelé d'argent et d'azur de dix pièces au lion rampant de gueules, orienté vers la hampe, couronné, armé et lampassé d'or, la queue fourchue et passée en sautoir. La description du revers correspond à celle de l'avers.

Le certificat d'immatriculation atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et des règlements pris en exécution de celle-ci. Tout navire doit afficher sur sa coque son nom et le port d'attache «Luxembourg».

Le ministre peut, pour des raisons exceptionnelles, autoriser un bâtiment à avoir un autre port d'attache que Luxembourg.

Il est interdit de battre pavillon luxembourgeois sans être en possession du certificat d'immatriculation. Le certificat d'immatriculation doit pouvoir être produit à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Pendant tout le temps où le navire est immatriculé au registre public maritime luxembourgeois, il est soumis aux lois et juridictions du Grand-Duché de Luxembourg.

~~CHAPITRE~~ TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes.

Art. 2 ~~Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire aux affaires maritimes et placé sous l'autorité du ministre.~~

~~Le commissaire aux affaires maritimes est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en Conseil.~~

~~Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions:~~

- ~~d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;~~
- ~~de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction;~~
- ~~de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations;~~
- ~~d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;~~
- ~~de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de la Communauté économique européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;~~
- ~~d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs;~~
- ~~*(L. 14 avril 1992)* de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.~~

~~Le commissaire aux affaires maritimes pourra refuser d'immatriculer ou radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.~~

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes (ci-après « le commissaire ») et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en Conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

– d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;
– de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;
– de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;
– d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;
– de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;
– d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;
– *(L. 14 avril 1992)* de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire désigne des fonctionnaires et des employés de l'État qui le représentent au cas où il est empêché ou que son poste se trouve vacant. Il peut également désigner des fonctionnaires et des employés de l'État auxquels il délègue toutes ou parties de ses attributions.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Art. 0.2.0-2. (1) Le Commissariat aux affaires maritimes est désigné comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1er dudit règlement.

(2) Le commissaire reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyagiste, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée au Commissariat aux affaires maritimes sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur, voyagiste ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par le commissaire et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, le commissaire dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) Le commissaire peut prononcer les sanctions administratives prévues à l'article 7.0.0-3. Le commissaire peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du Commissariat aux affaires maritimes.

~~CHAPITRE~~ TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes.

~~**Art. 3** Des fonctionnaires des carrières moyenne et inférieure de l'administration peuvent être recrutés parmi les fonctionnaires de l'administration gouvernementale et des autres administrations publiques pour être adjoints au commissariat suivant les besoins du service et dans la limite des crédits budgétaires.~~

~~Le nombre des fonctionnaires de chaque carrière à détacher au commissariat est arrêté par le Gouvernement en Conseil.~~

~~Au moment de leur adjonction au commissariat, les fonctionnaires visés au présent article sont placés hors cadre par dépassement des effectifs prévus par leur cadre d'origine dans la mesure où leur adjonction au commissariat ne s'accompagne pas d'un transfert correspondant d'attributions de l'administration d'origine au commissariat. Le nombre des fonctionnaires à placer hors cadre est arrêté par le Gouvernement en Conseil.~~

~~Les fonctionnaires ainsi placés hors cadre peuvent avancer de la même manière au moment où leurs collègues de rang égal ou immédiatement inférieur obtiennent une promotion dans leur administration d'origine. En cas de révocation de leur détachement, ces fonctionnaires restent, à défaut de vacance d'emploi, placés provisoirement hors cadre et sont réintégrés dans le cadre de leur administration d'origine lors de la première vacance d'emploi qui se produit dans leur grade, sans que cette réintégration puisse modifier leur rang ; l'emploi hors cadre est supprimé de plein droit par l'effet de la réintégration.~~

~~Le Commissariat peut faire appel en outre à des employés et des ouvriers de l'État suivant les besoins du service et dans la limite des crédits budgétaires.~~

~~[…]~~

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2 L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation au point b du paragraphe 1er du prédit article, l'employé de l'État peut choisir de remplacer la langue allemande par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour l'allemand.

*

~~TITRE~~ LIVRE 1 –

L'IMMATRICULATION DES NAVIRES ET LES HYPOTHEQUES.

La convention se rapportant au présent ~~titre~~ livre figure à l'annexe 2 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

– Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926.

~~CHAPITRE~~ TITRE 1 –

De l'immatriculation et du navire.

(modifié par la loi du 17 juin 1994).

~~Section~~ Chapitre 1 – *Dispositions relatives à l'immatriculation.*

Art. 4 1.1.1-1. ***Définitions.***

Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par :

Nationalité du navire: Un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime luxembourgeois et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

Pleine immatriculation: Un navire fait l'objet d'une pleine immatriculation lorsque les droits de propriété du navire et les droits réels le grevant sont inscrits au registre maritime luxembourgeois et que le navire est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

Immatriculation coque nue: Un navire est immatriculé en coque nue au registre maritime luxembourgeois, lorsqu'il a obtenu l'autorisation de battre pavillon luxembourgeois sur la base d'une charte-partie d'affrètement coque nue, alors que les droits de propriété et les droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre État et que la législation de cet État permet en pareille hypothèse l'abandon du pavillon national.

Frètement coque nue: Un navire immatriculé en pleine propriété au registre maritime luxembourgeois est frété coque nue, lorsque sur la base d'une charte-partie de frètement coque nue, il est immatriculé dans un registre étranger avec le maintien au registre maritime luxembourgeois des inscriptions relatives aux droits de propriété du navire et des autres droits réels le grevant.

~~Navire: Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins vingt-cinq tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation~~

Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables sinon par règlement grand-ducal. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

Déclarant: Le déclarant est la personne physique ou morale au nom de qui le navire est inscrit.

Exploitant: Est considérée comme exploitant la personne physique ou morale qui en vertu d'un contrat conclu avec le propriétaire du navire, exploite un navire soit pour son propre compte, soit pour le compte du propriétaire.

Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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 dans sa dernière version en vigueur.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg, dans leur dernière version en vigueur.

Art. ~~5~~ 1.1.1-2. ***Champ d'application.***

~~Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires appartenant pour plus de la moitié en propriété à des ressortissants de la Communauté européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un État membre de la Communauté européenne, les navires affrétés coque nue et les navires exploités par ces personnes, à condition que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.~~

(1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1. Soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;
2. Soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;
3. Soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe précédent et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire.

Art. ~~6~~ 1.1.1-3. ***Demande d'immatriculation.***

En vue de l'immatriculation d'un navire au registre maritime, une demande est à adresser au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions. La demande se fait sur une formule distincte pour chaque type d'immatriculation. ~~Un règlement ministériel détermine la forme et le contenu de la demande.~~

Un exploitant peut demander la pleine immatriculation en son propre nom, s'il a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du fait du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et dans les mêmes conditions et de la manière que le serait le propriétaire du navire si l'immatriculation était faite à son nom.

La demande d'immatriculation est à introduire par le propriétaire, par l'affréteur en cas d'immatriculation coque nue, ou par l'exploitant du navire au nom de qui le navire sera immatriculé.

Art. ~~7~~ 1.1.1-4. ***Procédure d'immatriculation.***

~~La demande d'immatriculation revêtue de l'autorisation du ministre ou de son délégué sera présentée au conservateur des hypothèques dans les trente jours à dater de l'autorisation en vue de l'immatriculation du navire.~~

La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire.

Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ remettra le certificat d'immatriculation au conservateur des hypothèques qui le délivrera au déclarant contre récépissé au moment de l'immatriculation.

La durée de validité du certificat ne pourra dépasser deux ans et sera mentionnée sur le registre matricule. Le conservateur des hypothèques communique sans délai un duplicata du certificat d'immatriculation au commissaire ~~aux affaires maritimes~~.

~~Un certificat provisoire valable pendant un an au plus pourra être délivré pour un navire en construction, ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation n'auront pas pu être fournis.~~

Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation de battre pavillon luxembourgeois.

Art. 8 1.1.1-5. ***Notification des modifications.***

Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes de l'article ~~6~~ 1.1.1-3, la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au commissaire ~~aux affaires maritimes~~ par les déclarants. En cas de décès du déclarant ou des déclarants, la susdite obligation incombe aux ayants droit, le délai de trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

~~La notification doit être accompagnée d'un document, dressé en double, constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme, doit être produite. La notification agréée par le Commissaire aux affaires maritimes sera présentée avec les documents au conservateur des hypothèques aux fins d'inscription au registre matricule. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique reste déposé au bureau du conservateur des hypothèques.~~

La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat d'immatriculation et du certificat de jaugeage constatant ce changement ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau du conservateur. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées avec indication de la date sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicata de ce certificat par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~.

Art. ~~9~~ 1.1.1-6. ***Nullité de l'immatriculation étrangère.***

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au registre maritime luxembourgeois est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation au Luxembourg n'a pas été radiée, sans préjudice des dispositions relatives au frètement coque nue.

Art. ~~10~~ 1.1.1-7. ***De la pleine immatriculation.***

(1) La déclaration pour une pleine immatriculation indiquera:

a) le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire à Luxembourg;

b) le numéro OMI du navire;

c) éventuellement les données relatives à l'immatriculation précédente, respectivement une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé;

d) les noms et adresses des personnes ayant des droits sur le navire, la nature et la quotité des droits;

e) les noms et adresses de l'exploitant du navire et le lieu d'où l'exploitation du navire est dirigée;

f) les noms et adresse du déclarant autorisé à immatriculer le navire.

(2) La déclaration sera complétée par les documents suivants:

a) la preuve de la nationalité des déclarants;

b) l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit si cet acte est sous seing privé ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique restera déposée au bureau du conservateur des hypothèques;

c) le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois certifié par acte public.

Tant que l'attestation visée au paragraphe (1) c) fait défaut, l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois portera une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la

condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et un certificat d'immatriculation provisoire pourra seulement être délivré.

Le règlement ministériel visé à l'article ~~6~~ 1.1.1-3 pourra compléter la liste des informations et documents à fournir.

Art. ~~11~~ 1.1.1-8. ***De l'immatriculation d'un navire affrété coque nue.***

(1) En dehors des données à fournir pour la pleine immatriculation telles qu'énoncées à l'article précédent, la demande d'immatriculation d'un navire affrété coque nue devra indiquer les noms et adresse des affréteurs du navire.

La déclaration d'immatriculation sera complétée par les documents suivants:

a) la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire;

b) une copie certifiée conforme par un notaire de la charte-partie sous coque nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;

c) le consentement des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois certifié par acte public;

d) un certificat délivré par l'État de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute charge financière qui le grève le cas échéant;

e) le cas échéant l'autorisation des autorités étrangères pour fréter le navire coque nue, respectivement une déclaration qu'une telle autorisation n'est pas requise et que la législation de cet État autorise le frètement coque nue;

f) un engagement exprès de l'affréteur que:

1° le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera «Luxembourg» comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque nue;

2° l'affréteur informera le Commissariat aux affaires maritimes et le bureau de la conservation des hypothèques lorsque l'affrètement coque nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un État de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire;

3° la remise de tous les certificats délivrés par les autorités luxembourgeoises se fera endéans les trente jours à partir du moment où la charte-partie d'affrètement viendra à terme respectivement à partir de la radiation de l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg.

Le règlement ministériel visé à l'article ~~6~~ 1.1.1-3 complétera la liste des renseignements à fournir.

(2) Les dispositions de la présente loi relatives aux privilèges et hypothèques ne s'appliquent pas aux navires immatriculés en coque nue.

Art. ~~12~~ 1.1.1-9. ***Validité du certificat d'immatriculation.***

Le certificat d'immatriculation d'un navire affrété coque nue sera valable pour deux années au plus sans pouvoir dépasser le terme fixé par la charte-partie d'affrètement coque nue.

Le certificat d'immatriculation mentionnera que le navire est affrété coque nue et indiquera le numéro d'immatriculation du registre matricule étranger dont émane le navire.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation de battre pavillon luxembourgeois.

Art. ~~13~~ 1.1.1-10. ***De l'immatriculation d'un navire frété coque nue.***

(1) Le frètement coque nue d'un navire faisant l'objet d'une pleine immatriculation au registre maritime luxembourgeois vers un registre étranger déterminé est soumis à autorisation ministérielle.

La demande indiquera:

a) le nom du navire;

b) le numéro d'immatriculation du navire;

c) les noms et adresse du déclarant;

d) les noms et adresse de l'affréteur;

e) les coordonnées du registre étranger où sera inscrit le navire.

(2) La demande sera accompagnée des documents suivants:

a) une copie certifiée conforme par un notaire de la charte-partie coque nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;

b) un extrait du registre matricule délivré par le conservateur des hypothèques maritimes constatant la propriété du navire et les hypothèques inscrites;

c) une copie certifiée conforme par un notaire du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire coque nue dans un État de pavillon étranger;

d) un engagement formel du propriétaire:

1° de remettre au ~~commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans trente jours après le commencement de ce frètement, tout certificat délivré par ou sous l'autorité du Luxembourg, ainsi qu'une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation délivré par l'État étranger;

2° d'informer le Commissariat aux affaires maritimes, qui transmettra au conservateur que la charte-partie de frètement coque nue est venue à terme, pour quelque raison que ce soit et que le propriétaire a repris le navire en charge;

e) une convention écrite entre le propriétaire et l'affréteur, stipulant expressément:

1° la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher «Luxembourg» comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouvera en frètement coque nue;

2° le maintien le plus strict de toutes les normes de sécurité technique imposées par la législation maritime luxembourgeoise, ou par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie pendant toute la durée du frètement ainsi que le maintien des standards sociaux luxembourgeois si le navire est frété avec équipage;

3° la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg;

4° que s'il se produit en cours du frètement coque nue un accident majeur, résultant en la perte du navire, en de sérieux dégâts à des biens ou à l'environnement, le propriétaire et l'affréteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires;

5° que tous modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent devront être notifiés au Commissariat aux affaires maritimes avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications et/ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause.

f) Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en coque nue ainsi qu'une attestation que rien ne s'oppose à ce que les inscriptions relatives à la propriété du navire et les droits réels le grevant restent inscrits au registre maritime luxembourgeois.

Le règlement ministériel visé à l'article ~~6~~ 1.1.1-3 complétera la liste des informations à fournir.

(3) Pour un navire immatriculé frété coque nue, les inscriptions relatives aux droits de propriété et autres droits réels le grevant continuent d'être régis par la loi luxembourgeoise.

Sans préjudice des autres dispositions relatives à l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois, un navire engagé dans la procédure de frètement coque nue vers un registre d'un État tiers pourra arborer le pavillon luxembourgeois aussi longtemps que cet État n'a pas concédé le droit de battre son pavillon.

Art. ~~14~~ 1.1.1-11. ***Certificat de frètement coque nue.***

La demande de frètement coque nue dûment approuvée par le ministre ou son délégué sera notifiée au déclarant par lettre recommandée. Dans les trente jours de la délivrance de l'autorisation, le déclarant pourra se présenter au conservateur en vue de la délivrance d'un certificat d'immatriculation. Ce certificat portera la mention suivante:

«The within certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the demise charter filed on … with the register of maritime liens»

«Le présent certificat ne concède aucun droit de battre pavillon du Luxembourg pendant que le navire se trouve engagé par frètement coque nue, en vertu de la charte-partie déposée en date du … auprès du conservateur des hypothèques maritimes.»

Art. ~~15~~ 1.1.1-12. ***Evénements entraînant la perte de la nationalité.***

Le navire perd la nationalité:

a) en cas de démolition ou de perte par naufrage;

b) en cas de non renouvellement du certificat d'immatriculation à l'expiration de celui-ci;

c) en cas de retrait de l'autorisation ministérielle prévue à l'article ~~7~~ 1.1.1-4;

d) lorsque les conditions de l'article ~~5~~ 1.1.1-2 ne sont plus remplies.

Art. ~~16~~ 1.1.1-13. ***Effets de la perte de nationalité.***

(1) La perte de la nationalité luxembourgeoise entraîne la radiation de l'immatriculation. Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui ont grevé le navire en pleine immatriculation et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

(2) Aucune radiation des inscriptions relatives aux droits réels d'un navire ayant fait l'objet d'une pleine immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur des hypothèques. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile de l'inscrit.

(3) La perte de la nationalité a pour effet la perte du droit d'arborer le pavillon luxembourgeois. Cette mesure prend effet avec la notification intervenant aux termes du paragraphe 1 ou 2 de l'article ~~17~~ 1.1.1-14.

Art. ~~17~~ 1.1.1-14. ***Procédure de radiation.***

(1) Dans les cas où le navire perd la nationalité luxembourgeoise à la suite d'un événement autre que le retrait de l'autorisation ministérielle ou le non renouvellement du certificat d'immatriculation, cet événement est, dans les trente jours à compter de la date où il s'est produit, notifié au Commissaire ~~aux affaires maritimes~~, par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

La notification est accompagnée du document, dressé en double, constatant l'événement. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite. La notification agréée par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ sera présentée avec les documents au conservateur des hypothèques aux fins d'inscription au registre matricule. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique, et éventuellement les duplicata restent déposés au bureau du conservateur des hypothèques contre récépissé pour annulation.

Sans préjudice des dispositions de l'article ~~16~~ 1.1.1-13 paragraphe 2, le conservateur des hypothèques délivrera un certificat de radiation.

(2) Dans le cas où la perte de la nationalité luxembourgeoise résulte du retrait de l'autorisation ministérielle, le ministre communique d'office au conservateur des hypothèques une copie certifiée conforme de sa décision.

(3) Le certificat d'immatriculation, coupé diagonalement en deux ainsi que les ~~certificats internationaux~~ certificats et autres documents prévus par les conventions internationales doivent être restitués au Commissariat aux affaires maritimes par lettre recommandée dans les trente jours de la notification prévue aux paragraphes précédents.

~~Section~~ Chapitre 2 – ***Dispositions relatives au navire.***

Art. ~~18~~ 1.1.2-1. ***Nature juridique du navire.***

Les navires sont meubles. Néanmoins ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre.

Art. ~~19~~ 1.1.2-2. ***Dérogations.***

Par dérogation à la limite de tonnage prévue à l'article ~~4~~ 1.1.1-1., al 5, les navires ~~à passagers~~ peuvent être immatriculés au registre public maritime à condition qu'ils soient conformes à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'elle a été modifiée.

~~Le ministre peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 61 si le navire a fait l'objet de travaux de transformation importants, à condition que le navire soit conforme aux standards applicables aux navires neufs prévus par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie.~~

Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2. à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales.

Art. ~~20~~ 1.1.2-3. ***Commandement du navire.***

~~Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne ayant la nationalité d'un pays membre de la Communauté européenne et qui est titulaire d'un diplôme, reconnu au Luxembourg, d'une école de navigation. Il peut être dérogé à la condition de nationalité en vertu d'une autorisation accordée par le ministre dans des cas particuliers, notamment si les besoins du commerce ou de la navigation le justifient ou bien compte tenu de l'origine des navires sollicitant l'immatriculation au registre.~~

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg.

Art. ~~21~~ 1.1.2-4. ***Qualification de l'équipage.***

~~Tous les diplômes et certificats des gens de mer reconnus dans un État membre de la Communauté européenne, seront également reconnus au Luxembourg à condition qu'ils répondent aux normes fixées par la Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.~~

~~Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'application du présent article.~~

L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants.

Art. ~~22~~ 1.1.2-5. ***Composition de l'équipage.***

~~Un certificat d'équipage minimum annexé au certificat d'immatriculation est délivré par le Commissaire aux affaires maritimes.~~

~~Pour la détermination de l'équipage, le Commissaire aux affaires maritimes tiendra compte des caractéristiques du navire, de son état d'automatisation et de la zone de navigation, ainsi que de tous les autres faits significatifs.~~

~~Le capitaine ou son délégué mentionne les noms et adresse et rang des membres de l'équipage sur le livre de bord. Un règlement ministériel pourra préciser les mentions à y apposer.~~

Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent.

~~CHAPITRE~~ TITRE 2 –

Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque – Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques – Rétributions.

Art. ~~23~~ 1.2.0-1. ***Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque.***

(L. 22 décembre 2006)

Tous actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de transcription. Il en est de même, en ce qui concerne les droits proportionnels d'enregistrement, des actes d'ouverture

de crédit, s'il est établi par les dispositions de la convention qu'ils sont destinés au financement, avec constitution de garantie hypothécaire, de navires construits ou en construction.

L'inscription de l'hypothèque maritime est exempte de tout droit à l'exception toutefois du salaire du conservateur des hypothèques.

Art. ~~24~~ 1.2.0-2. La législation en matière hypothécaire immobilière est applicable pour autant que la présente loi ne dispose pas autrement.

Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'application de la présente loi et notamment :

a) l'organisation et le fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques maritimes ;

b) le mode suivant lequel les registres sont tenus ;

c) les rétributions à prélever pour l'examen de la déclaration ou de la demande, pour l'immatriculation de tous navires sous pavillon luxembourgeois, pour établir et délivrer les documents, pour conserver, prolonger ou radier l'immatriculation ou une inscription quelconque et pour en permettre la consultation ou pour fournir des informations.

Les rétributions à prélever pour l'immatriculation ou la prorogation de l'immatriculation se composent d'une taxe de base annuelle qui ne pourra être inférieure à 1000 euros ni supérieure à 3000 euros et d'une taxe de première immatriculation ou taxe annuelle qui ne pourra être inférieure à 0,25 euro ni supérieure à 1,25 euros par tonne.

~~CHAPITRE~~ TITRE 3 –

De la publicité des droits réels concédés sur des navires.

Art. ~~25~~ 1.3.0-1. Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translative, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.

Art. ~~26~~ 1.3.0-2. Sont également inscrites audit bureau, les demandes tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur ces demandes.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

Art. ~~27~~ 1.3.0-3. Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

Art. ~~28~~ 1.3.0-4. Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

Art. ~~29~~ 1.3.0-5. L'inscription prévue par l'article ~~25~~ 1.3.0-1 est faite au registre matricule sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.

Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

Art. ~~30~~ 1.3.0-6. Le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre matricule :

a) la date de l'acte ;

b) la nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;

c) les nom, prénoms, profession et domicile des parties ;

d) la nature de la convention et ses éléments principaux.

Art. ~~31~~ 1.3.0-7. Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro. La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original exempt du timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

Art. ~~32~~ 1.3.0-8. Si l'acte soumis à l'inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme, télex ou téléfax, ou autres nouvelles technologies de communication, contenant les indications mentionnées à l'article ~~30~~ 1.3.0-6.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, télex ou téléfax, ou autres nouvelles technologies de communication, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

Art. ~~33~~ 1.3.0-9. L'inscription exigée par l'article ~~26~~ 1.3.0-2 est faite au registre matricule sur la présentation au conservateur :

a) s'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les nom, prénoms, profession et domicile des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action ;

b) s'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les nom, prénoms, profession et domicile des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation, le conservateur se borne à constater la remise desdits extraits au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

Art. ~~34~~ 1.3.0-10. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

Art. ~~35~~ 1.3.0-11. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles du présent ~~chapitre~~ titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

~~CHAPITRE~~ TITRE 4 –

Des privilèges et hypothèques maritimes.

Art. ~~36~~ 1.4.0-1. Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance : ils priment toujours les hypothèques.

Art. ~~37~~ 1.4.0-2. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Art. ~~38~~ 1.4.0-3. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Art. ~~39~~ 1.4.0-4. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

~~Section~~ Chapitre 1 – *Des privilèges maritimes.*

Art. ~~40~~ 1.4.1-1. (1) Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

a) Les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

b) ~~Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord~~

Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;

c) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

d) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

e) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

(2) Les accessoires du navire et du fret visés sous (1) ci-dessus s'entendent :

a) Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;

b) Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

c) Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées aux capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'alinéa a) ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. ~~41~~ 1.4.1-2. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1er de l'article ~~40~~ 1.4.1-1 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux nos c) et e) sous (1) de l'article ~~40~~ 1.4.1-1, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

(2) Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

(3) En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

(4) Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

(5) Les dispositions de l'article ~~40~~ 1.4.1-1 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

~~Section~~ Chapitre 2 – ***De l'hypothèque maritime.***

Art. ~~42~~ 1.4.2-1. Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil sont applicables à l'hypothèque maritime.

Art. ~~43~~ 1.4.2-2. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtiments spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

Art. ~~44~~ 1.4.2-3. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

Art. ~~45~~ 1.4.2-4. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

Art. ~~46~~ 1.4.2-5. L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

Lorsque le navire perd sa nationalité luxembourgeoise, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation.

Art. ~~47~~ 1.4.2-6. Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

Celui-ci mentionne sur le registre matricule, outre les énonciations prescrites par l'article ~~30~~ 1.3.0-6 :

a) le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;

b) le cas échéant, la stipulation de voie parée;

c) l'élection de domicile.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives et l'inscription pourront être faites au procureur.

L'article 2152 du code civil est applicable.

Art. ~~48~~ 1.4.2-7. Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Art. ~~49~~ 1.4.2-8. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler ; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Art. ~~50~~ 1.4.2-9. Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Art. ~~51~~ 1.4.2-10. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits ; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

Art. ~~52~~ 1.4.2-11. Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée sur papier libre, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

Si l'acte est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique et a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Art. ~~53~~ 1.4.2-12. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du code civil.

~~Section~~ Chapitre 3 – *De l'extinction des privilèges et hypothèques.*

Art. ~~54~~ 1.4.3-1. Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

a) par l'extinction de l'obligation principale ;

b) par la renonciation du créancier ;

c) par la vente forcée du navire grevé;

d) par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après.

En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au litt. e) paragraphe (1) de l'article ~~40~~ 1.4.1-1 ci-dessus le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au litt.e) paragraphe (1) de l'article 40,à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées à l'article ~~40~~ 1.4.1-1.

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai fixé, sans que le délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Art. ~~55~~ 1.4.3-2. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article ~~25~~ 1.3.0-1;

b) que l'aliénation soit publiée au Mémorial et à deux reprises et à huit jours d'intervalle dans la presse maritime ;

c) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Art. ~~56~~ 1.4.3-3. Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

a) un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente ;

b) l'indication de la date de l'inscription de son titre;

c) un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Art. ~~57~~ 1.4.3-4. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

Art. ~~58~~ 1.4.3-5. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

Art. ~~59~~ 1.4.3-6. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

*

~~TITRE~~ LIVRE 2 –

LES CONDITIONS DE SECURITE.

Les conventions figurant à l'annexe 3 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent ~~titre~~ livre.

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle que modifiée (SOLAS 1974) et Protocole de 1978 y relatif, tel que modifié (SOLAS Prot 1978) et Protocole de 1988 y relatif (SOLAS Prot 1988).
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée (Colreg 1972).
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 1973) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, tel que modifié (Marpol Prot 1978).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée (LL 1966) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL Prot 1988).
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 1969).
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et Protocole y relatif de 1976 (CLC Prot 1976) et Protocole y relatif de 1984 (CLC Prot 1984).
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978).
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979).
- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972, telle que modifiée (LDC 1972).

Art. ~~60~~ 2.0.0-1. Sans préjudice des dispositions de l'article ~~63~~ 2.0.0-4, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat d'immatriculation décrit dans le ~~titre~~ livre premier de la présente loi ainsi que ~~des certificats internationaux~~ des certificats et autres documents en cours de validité prévus par les conventions internationales en vigueur et dûment ratifiées par le Luxembourg.

Aucun navire luxembourgeois ne peut prendre la mer, ni au départ d'un port fluvial, ni dans aucun port maritime, s'il ne répond pas aux conditions de sécurité prévues dans les conventions internationales en vigueur, dûment ratifiées par le Luxembourg ou requises par la présente loi et des règlements pris en son exécution.

Art. ~~61~~ 2.0.0-2. Tout navire sollicitant l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de ~~la CEE~~ l'Union européenne ou par ~~une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65~~ un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 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 (ci-après « l'organisme agréé »)et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité »). Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire ~~aux affaires maritimes~~.

Aucun navire dépassant 15 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation sous pavillon luxembourgeois.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de celle-ci au moment où le navire atteint 15 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du navire, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.

Art. ~~62~~ 2.0.0-3. Toute personne physique ou morale devra être en possession d'une assurance de responsabilité civile (Protection and Indemnity Insurance), émise par une société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise et ayant son siège dans un des pays membres ~~de la CEE~~ l'Union

européenne. Cette assurance doit couvrir l'ensemble des dommages qui peuvent être causés par l'intermédiaire du navire et de sa cargaison dont l'immatriculation est sollicitée.

Tout navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969.

Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité est délivré par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~. Ce certificat est conforme au modèle figurant à la convention internationale du 29 novembre 1969. Les conditions de délivrance et de validité du certificat sont, pour autant que nécessaire, précisées par règlement grand-ducal.

Le certificat doit être annexé au document de bord.

Art. ~~63~~ 2.0.0-4. Sont soumis à un régime spécial qui sera déterminé par règlement grand-ducal :

a) les navires naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte, en bornage d'estuaires.

Mention de cette restriction à la navigation sera faite sur le certificat d'immatriculation délivré à cette catégorie de navires ;

b) les navires, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

Art. ~~64~~ 2.0.0-5. Pour autant que les conventions internationales en vigueur dûment ratifiées par le Luxembourg relatives aux conditions de sécurité des navires n'y pourvoient pas, un ou plusieurs règlements grand-ducaux déterminent les normes relatives à la sécurité des navires en fonction du service et de la navigation auxquels ils sont destinés et notamment les prescriptions relatives :

a) à la construction et à l'état d'entretien de la coque;

b) aux engins de sauvetage ;

c) aux agrès et apparaux, aux objets d'armement, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange;

d) aux instruments nautiques, aux appareils de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques, aux appareils de signalisation, à la radiotélégraphie et téléphonie;

e) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et aux autres attestations similaires qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres d'équipage ;

f) au nombre des passagers par catégorie qui peuvent être transportés ;

g) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;

h) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;

i) à la stabilité, à l'arrimage et au lestage ;

j) aux engins de levage.

Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ pourra, dans des cas exceptionnels, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs de ces dispositions, en tenant compte des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg.

Art. ~~65~~ 2.0.0-6. Pour l'instruction des demandes d'immatriculation conformément à l'article ~~2~~ 0.2.0-1, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ pourra accepter des certificats délivrés par des autorités maritimes étrangères ou ~~des sociétés de classification~~ des organismes habilités ~~désignées par le ministre~~.

En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra :

– s'assurer de la coopération d'autorités maritimes ou portuaires étrangères sur la base d'accords à conclure avec ces autorités ;

– mandater ~~les sociétés de classification agréées~~ les organismes habilités ~~par le ministre~~ pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence.

Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement 391/2009/CE précité que le commissaire pourra mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonctions des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des critères trans-

parents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. ~~66~~ 2.0.0-7. Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de renouveler un certificat venant à expiration, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ en sera informé sans délai et pourra indiquer la procédure à suivre pour obtenir un certificat provisoire qui peut uniquement être délivré pour terminer le voyage et n'excédera en aucun cas cinq mois.

Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat d'immatriculation est suspendu de plein droit. Il ne peut être revalidé que par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ dans les conditions énoncées à l'article ~~65~~ 2.0.0-6.

En dehors des cas prévus à l'alinéa qui précède, lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois entre dans un port après avoir subi une avarie, ou qu'il y a risque d'avarie après des incidents techniques ou autres, le voyage ne peut être poursuivi jusqu'à ce que le capitaine n'ait informé de ces faits le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les autorités portuaires.

Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ pourra exiger l'établissement des rapports d'expertise et la communication des extraits du journal de bord.

Art. ~~67~~ 2.0.0-8. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article ~~2~~ 0.2.0-1, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ accomplira ses fonctions de contrôle en collaboration avec les autorités maritimes étrangères, conformément aux conventions internationales régissant la matière.

En cas de besoin il pourra mandater des ~~sociétés de classification~~ organismes habilités visés à l'article ~~65~~ 2.0.0-6 pour l'accomplissement de certains actes suivant les modalités qu'il déterminera.

Art. ~~68~~ 2.0.0-9. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article ~~2~~ 0.2.0-1, le commissaire aux affaires maritimes pourra mandater une personne physique ou morale, justifiant d'une expérience reconnue dans le domaine maritime, afin d'effectuer ponctuellement des contrôles, des inspections ou des enquêtes sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. ~~69~~ 2.0.0-10. Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les agents dûment mandatés visés aux articles ~~65 et 68~~ 2.0.0-6 et 2.0.0-9 ont le droit de se rendre à toute heure du jour et de la nuit à bord des navires et autres bâtiments visés par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Tout capitaine ou propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois est tenu de donner aux personnes visées à l'alinéa qui précède les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. ~~70~~ 2.0.0-11. (1) Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les agents dûment mandatés visés à l'article ~~65~~ 2.0.0-6 ont le droit de faire arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions établies par la présente loi.

Ils ont également le droit de faire arrêter tout navire ne battant pas pavillon luxembourgeois, s'il existe des présomptions graves que sa sécurité ou celle de son équipage ou de ses passagers soit compromise.

Conformément aux conventions de l'organisation maritime internationale, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ n'exerce le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires ou de bâtiments étrangers qu'après en avoir informé le Consul du pays dont le navire ou le bâtiment bat pavillon. Il indiquera les mesures à prendre et les motifs de l'intervention. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire ou le bâtiment peut repartir aussitôt que les conditions requises ont été remplies après avis favorable d'un inspecteur ~~d'une société de classification agréée~~ d'un organisme habilité.

Notification des décisions prises en la matière est donnée aux autorités portuaires du lieu où se trouve le navire.

(2) Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les agents dûment mandatés visés à l'article ~~65~~ 2.0.0-6 ont le droit d'interdire le départ d'un navire battant pavillon luxembourgeois :

a) si le navire ou le bâtiment n'est pas muni des certificats requis en cours de validité;

b) si dans le cas prévu à l'article ~~67~~ 2.0.0-8, la surveillance effectuée a révélé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises ;

c) s'il existe des présomptions que la non-observation des conditions prévues à l'article ~~64~~ 2.0.0-5 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers. L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales et réglementaires.

Art. ~~71~~ 2.0.0-12. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au commissaire ~~aux affaires maritimes~~, s'il estime que le navire ou le bâtiment n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues. Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ désignera un délégué pour entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

*

~~TITRE~~ LIVRE 3 –

DROIT APPLICABLE AUX GENS DE MER.

~~Les conventions figurant à l'annexe 4 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent titre.~~

~~– La Convention No 53 concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marchande, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les brevets de capacités des officiers, 1936.~~

~~– La Convention No 58 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936.~~

~~– La Convention No 68 concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946.~~

~~– La Convention No 69 concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946.~~

~~– La Convention No 73 concernant l'examen médical des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946.~~

~~– La Convention No 74 concernant les certificats de capacité de matelot qualifié adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.~~

~~– La Convention No 92 concernant le logement de l'équipage à bord (révisée en 1949) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 18 juin 1949, dénommée convention sur le logement des équipages (révisée), 1949.~~

~~– La Convention No 108 concernant les pièces d'identité nationale des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 13 mai 1958, dénommée Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.~~

~~– La Convention No 146* concernant les congés payés annuels des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976.~~

~~– La Convention No 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.~~

~~– La Convention No 166 concernant le rapatriement des marins adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 septembre 1987, dénommée convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.~~

Chapitre 1er. – *Le contrat de travail maritime*

72. Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire battant pavillon maritime luxembourgeois en vue ou en cours d'une expédition maritime, est un contrat de travail maritime régi par les dispositions de la présente loi.

73. Sans préjudice des règles qui régissent la libre circulation des travailleurs communautaires, le contrat de travail maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi en territoire luxembourgeois.

74. Nul ne peut contracter un contrat de travail maritime s'il n'a atteint l'âge de 18 ans accomplis, sauf en cas de stage. Un règlement grand-ducal fixera les modalités de stage des marins.

75. Le placement du travailleur se proposant de contracter un contrat de travail maritime a lieu par embauchage direct ou par l'entremise d'une institution paritaire de placement maritime.

76. Le recrutement du marin par contrat de travail maritime est subordonné à la présentation d'un certificat médical attestant que le marin remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage.

Le certificat doit attester notamment:

a) que l'ouïe et la vue du titulaire et, s'il s'agit d'une personne devant être employée au service du pont, sa perception des couleurs sont satisfaisantes;

b) que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service à la mer ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait un risque pour la santé d'autres personnes à bord.

Le certificat médical est délivré aux frais de l'armateur par un médecin agréé par le commissaire aux affaires maritimes.

Le certificat délivré reste valide pendant une période d'une année à compter de sa date de délivrance, sauf interruption de navigation de plus de 3 semaines pour cause d'accident ou de maladie, auquel cas il doit être renouvelé.

Si la période de validité expire au cours du voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Dans le cas d'urgence, le marin peut provisoirement être engagé dans le cadre d'un contrat de travail maritime, sans qu'il ait été satisfait aux dispositions du présent article. Dans ce cas, la visite médicale doit être subie au premier port touché par le navire où cette visite sera possible.

L'armateur peut à tout moment demander au marin de se soumettre à une nouvelle visite médicale.

Un règlement grand-ducal peut établir les modalités d'application du présent article.

77. (1) Le contrat de travail maritime doit être constaté par écrit pour chaque marin au plus tard au moment de son entrée en service; il doit être passé en double exemplaire, le premier étant remis à l'armateur ou à son représentant, le deuxième au marin.

Le contrat doit être rédigé de façon à permettre aux marins de connaître les droits et obligations respectives des parties au contrat.

Le contrat de travail maritime doit contenir notamment les énonciations suivantes:

1. Nom et l'armateur et de son représentant éventuel.

2. Nom et prénoms du membre de l'équipage, ainsi que les données suivantes:

– date et lieu de naissance;

– adresse de résidence;

– nationalité;

– brevets et certificats de capacité;

– les ayants droit;

– numéro de passeport et la date d'expiration;

– numéro du livret de marin.

3. Service auquel il doit être affecté.

4. Lieu et date de l'entrée en service et désignation du navire.

5. Le ou les voyages à entreprendre.

6. Montant des gages.

7. Le système de sécurité sociale applicable.

8. Durée du contrat.

9. Lieu et date de l'engagement.

(2) Le contrat de travail maritime doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un ou plusieurs voyages.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai ne peut être inférieur à ceux visés à l'article 79 para graphe (3) de la présente loi.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour la durée du voyage, le contrat doit désigner nominativement le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé terminé.

Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale européen, même si le voyage pour lequel il a contracté n'est pas achevé.

Par port européen, il faut comprendre les ports situés dans les États membres de la Communauté Economique Européenne, de la Norvège, de la Suède, de la Finlande et de l'Islande.

78. (1) Le contrat de travail maritime conclu pour un temps déterminé prend fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat de travail maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Le refus par l'employeur de renouveler le contrat à durée déterminée après deux prorogations successives au moins, peut être assimilé à un licenciement.

(2) Hormis le cas visé à l'article 82, le contrat de travail maritime à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme.

L'inobservation par l'employeur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le salarié à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non comprises les heures supplémentaires, qu'il aurait perçus jusqu'au terme du contrat.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa 1er ouvre droit pour l'employeur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant ne puisse excéder la rémunération correspondant à la durée du contrat restant à courir.

79. (1) Le contrat de travail maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat par le capitaine ou par le marin, sous condition que le délai de préavis soit observé.

(2) La notification de la résiliation du contrat de travail maritime par le capitaine ou par le marin peut être effectuée dans un port de chargement ou de déchargement du navire par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ou par le capitaine, par une déclaration verbale mentionnée au journal de bord, fait en présence de deux témoins qui signent le journal de bord ou, le cas échéant, par lettre recommandée à la poste.

Le licenciement du capitaine doit être notifié par l'armateur ou par un représentant de l'armateur muni d'un mandat spécial.

La résiliation du contrat de travail maritime est portée au journal de bord du navire.

(3) En cas de notification de la résiliation à l'initiative du capitaine ou du marin, le contrat de travail maritime prend fin:

– à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à 3 mois;

– à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus comprise entre 3 mois et moins de 3 ans;

– à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de 3 ans au moins.

La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai de préavis.

(4) La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 82 ou sans respecter les délais de préavis visés au présent article est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

80. (1) En cas de résiliation du contrat de travail maritime conclu pour une durée indéterminée, le marin peut demander, dans les 15 jours à dater de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 79, que le capitaine du navire porte sur le journal de bord la ou les causes du licenciement liées à son aptitude ou à sa conduite ou fondées sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord la ou les causes du licenciement et remettre au marin, dans les huit jours au plus tard, copie, signée de sa main, de cette mention.

(2) La résiliation du contrat de travail maritime ouvre droit, si elle est abusive, à des dommages et intérêts.

Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal le licenciement qui est contraire à la loi et/ou qui n'est pas fondé sur les motifs réels et sérieux.

L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat de travail maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'employeur par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'employeur.

L'employeur peut en cours d'instance apporter des précisions par rapport aux motifs énoncés.

L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 82 ni un motif sérieux au sens du paragraphe (1) du présent article.

81. Le marin licencié a droit, sauf en cas de licenciement immédiat pour motif grave, à une indemnité de départ égale à

– une mensualité après une ancienneté de services continus de 5 années au moins auprès du même armateur;

– deux mensualités après une ancienneté de services continus de 10 années au moins auprès du même armateur;

– trois mensualités après une ancienneté de services continus de 15 années au moins auprès du même armateur.

82. (1) Le contrat de travail maritime d'un membre de l'équipage peut être résilié sans préavis ou avant l'expiration du terme dans l'un des cas énumérés ci-après:

1. s'il apparaît que le membre de l'équipage est inapte au service pour lequel il s'est engagé et ce pour des raisons existant avant l'engagement, à moins que celles-ci n'aient été connues de l'armateur ou auraient dû raisonnablement l'être;

2. si le membre de l'équipage est atteint d'une maladie transmissible qui peut être dangereuse pour d'autres personnes à bord ou s'il omet de déclarer qu'il est porteur de germes de la fièvre typhoïde ou d'une fièvre paratyphoïde;

3. s'il se rend coupable de fautes répétées particulièrement graves dans le service;

4. s'il se rend coupable d'un fait disciplinaire ou pénal rendant sa présence à bord indésirable;

5. s'il commet un acte qui le rend incapable de travailler.

Le capitaine est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate d'un contrat de travail maritime avec l'énonciation précise du ou des faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère d'un motif grave; il est obligé de remettre au membre de l'équipage une copie, signée de sa main, de cette mention.

(2) Tout membre de l'équipage peut résilier son contrat de travail sans préavis dans l'un des cas énumérés ci-après;

1. si l'armateur ou le capitaine se rend coupable d'un manquement grave à ses devoirs envers lui;

2. si le capitaine l'insulte gravement, lui fait subir de mauvais traitements ou tolère de tels traitements de la part de tiers;

3. si le navire change de pavillon;

4. si le congé annuel est refusé à l'intéressé;

5. si le navire doit toucher un port contaminé par une épidémie ou ne quitte pas immédiatement un port où une épidémie s'est déclarée, de sorte que la santé du membre de l'équipage s'en trouve sérieusement menacée;

6. si le navire est appelé à traverser une zone où il sera exposé à des dangers particuliers en raison d'un conflit armé, ou, le cas échéant, s'il ne quitte pas une telle zone sans délai;

7. en cas d'innavigabilité du navire, de logement insalubre, de privation d'aliments ou de boissons, de délivrance de vires avariés, d'équipage insuffisant; dans ces cas, le membre de l'équipage n'a le droit de résilier son engagement sans préavis que s'il formule une plainte en conséquence et s'il n'est pas remédié dans un délai raisonnable à l'objet de cette dernière.

Un membre de l'équipage n'est pas autorisé à résilier son contrat de travail maritime en vertu des points 5 et 6 de l'alinéa qui précède s'il était au courant, avant le début de la traversée, des motifs de résiliation.

(3) Aucun fait fautif ne peut à lui seul donner lieu à la résiliation pour motif grave au-delà d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu à l'exercice de poursuites pénales.

83. Quelle que soit sa nature, le contrat de travail maritime prend fin:

1. par le décès du marin;

2. par la perte, par l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire;

3. par la mise en détention du marin comme auteur ou complice d'une infraction;

4. par la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du code civil;

5. par le débarquement régulier du marin pour cause de maladie ou de blessure;

6. par le consentement mutuel des parties;

7. par le désarmement du navire ou par le séjour prolongé du navire dans un chantier naval pour une période supérieure à 10 jours;

8. par la déclaration en état de faillite de l'armateur. L'article L.126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

84. S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur notamment par succession, vente, fusion, transformation de fonds ou mise en société, tous les contrats de travail maritime en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel armateur et les marins.

85. Tout marin navigant sous pavillon luxembourgeois doit être porteur d'un livret établi et délivré par le commissaire aux affaires maritimes.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Chapitre 2. – ***Droits et obligations du marin***

86. Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

87. Tout retard non justifié apporté par le marin dans la prise de son service à bord au jour et à l'heure fixés pourra être considéré par l'armateur comme une cause légitime de résiliation du contrat.

Lorsque le marin est absent du bord par suite de force majeure ou d'un cas fortuit 2 heures avant l'appareillage du navire, il pourra être remplacé sans avoir droit à aucune indemnité.

En cours de voyage, l'absence du bord sans autorisation du capitaine constitue une cause légitime de résiliation même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage du navire.

88. Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la loi ou par les règlements et usages en vigueur.

89. Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

90. Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

91. (1) Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée du contrat.

Les aliments qui lui sont fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

Tout retranchement opéré sur les rations distribuées donne lieu au profit du marin à une indemnité représentative équivalente à la valeur du retranchement opéré; le retranchement doit faire l'objet d'une mention au journal de bord du navire.

(2) L'armateur est obligé de fournir au marin à bord du navire un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage.

Art. 91*bis*. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L.432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans lequel la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 3. – ***Les conditions de travail et de rémunération***

92. (1) Le travail du personnel lié par contrat de travail maritime est organisé sur la base de 8 heures par jour et de 40 heures par semaine.

Est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

Est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord.

(2) La convention collective de travail, sinon le Ministre, peut, à la demande de l'armateur et sous les conditions et selon les modalités qu'elle détermine, fixer l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou sur une période de temps autre que la semaine pour tenir compte de la continuité de l'activité des navires, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des personnes et des biens en mer et aux ports.

En cas de besoin, un règlement grand-ducal peut réglementer l'aménagement et la répartition du temps de travail des marins.

(3) La durée maximale journalière du travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après:

a) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées;

b) les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse;

c) les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires;

d) les travaux supplémentaires requis par les formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires;

e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques;

f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.

(4) Tout travail autre que ceux visés au paragraphe (3) fourni en dehors de la durée normale du travail est considéré comme heures supplémentaires et rémunéré comme telles suivant le taux fixé par le contrat.

Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25%.

93. En principe, il ne doit être imposé aux marins les dimanches aucun travail autre que les travaux nécessités par les circonstances de force majeure, la sécurité et la conduite du navire et le service des personnes embarquées ou de la cargaison.

Sont applicables aux marins servant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions de l'article 7 de la loi du 1er août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employées et ouvriers.

94. Le salarié servant à bord d'un navire a droit à un congé payé à la charge de l'armateur calculé à raison de 3 jours par mois d'embarquement.

95. (1) Les gages du salarié servant à bord d'un navire sont fixés au mois.

(2) Les gages sont payables au membre de l'équipage pendant tout le temps qui est nécessaire pour se rendre au lieu où il doit prendre son service.

(3) Les gages sont exigibles à l'expiration du contrat de travail maritime ou après débarquement du marin.

Toutefois, les membres de l'équipage ont droit à des avances sur leurs gages lorsque le navire est mouillé dans un port ou en rade.

Il est interdit de payer les gages dans un établissement de consommation public ou dans un débit de boissons.

(4) Si un membre de l'équipage lui en fait la demande, l'armateur versera une partie de ses gages à la fin de chaque mois à toute personne désignée par lui, sans que ce paiement puisse dépasser 65% des gages nets du marin calculés sur une période d'un mois.

Si un membre de l'équipage lui en fait la demande, l'armateur ou son représentant lui remet un certificat de délégation de gages.

(5) Le capitaine est obligé de remettre au marin à la fin de chaque mois un décompte exact et détaillé concernant les heures travaillées, en précisant les heures donnant lieu à majoration et les taux de majoration.

96. Les gages du marin ne peuvent être inférieurs au salaire social minimum fixé en application de la loi du 12 mars 1973 portant réforme du salaire social minimum.

Pour tenir compte de ses obligations de nourriture et de logement, l'armateur est autorisé à computer un montant forfaitaire déterminé par règlement grand-ducal.

Chapitre 4. – *Conventions collectives de travail*

97. Conformément à la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail, l'armateur peut conclure, dans l'intérêt de l'ensemble du personnel servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois une convention collective de travail avec les organisations syndicales représentatives sur la plan national qui justifient d'une représentativité suffisante des marins soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale représentative de marins.

Chapitre 5. – *Rapatriement*

98. Le marin a le droit d'être rapatrié dans les cas suivants:

1. quand le contrat de travail maritime conclu pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire dans un pays autre que son pays de résidence;
2. à la fin de la période de préavis, légal ou conventionnel, notifié conformément aux dispositions de la présente loi;
3. en cas de maladie ou d'accident ou par une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;
4. en cas de naufrage;
5. quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue;
6. quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la convention collective de travail, où le marin n'accepte pas de se rendre;
7. en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à la convention collective de travail ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

99. Le marin doit être rapatrié au port d'embarquement ou à tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

100. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides; le transport aérien constituera le mode normal de transport.

(2) Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur. Le commissaire aux affaires maritimes peut exiger de l'armateur le payement d'une caution ayant pour objet de couvrir une partie ou l'ensemble des frais de rapatriement.

Quand le rapatriement a lieu parce que le marin a été reconnu coupable judiciairement d'un manquement grave aux obligations de son emploi, l'armateur peut recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin.

(3) Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure

- le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement;
- le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

– la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire, jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la convention collective;

– le transport de trente kilogrammes de bagage personnel du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

– le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permet de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

Chapitre 6. – ***Maladies et blessures des marins***

101. (1) Le marin est payé de ses gages et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.

(2) Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, lorsque la blessure du marin est consolidée ou lorsque le marin est rapatrié au port d'embarquement ou au port le plus proche de sa résidence habituelle.

(3) Le marin est laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin déclare que l'état du malade exige son débarquement et, si son état le requiert, son hospitalisation.

(4) Les dispositions du présent article ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin.

(5) Les gages du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Chapitre 7. – ***Dispositions spéciales applicables au capitaine***

102. 1. Les dispositions du Titre 3 de la présente loi sont applicables au capitaine sauf celles qui sont déterminées par règlement grand-ducal; le même règlement peut fixer, le cas échéant, des règles particulières applicables au capitaine.

2. L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts conformément aux dispositions de l'article 80 en cas de licenciement abusif.

3. Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, sous peine de dommages et intérêts envers l'armateur.

Chapitre 8. – ***Litiges entre l'armateur et le marin***

103. Les litiges qui s'élèvent entre les armateurs ou leurs représentants et les salariés liés par contrat de travail maritime sont portés devant les juridictions du travail.

Chapitre 9. – ***Dispositions dérogatoires***

104. (1) Ne sont pas applicables aux salariés couverts par contrat de travail maritime:

1. la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail;
2. la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de service des employés privés;
3. la loi du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée du travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;
4. la loi modifiée du 22 avril 1966 portant réglementation uniforme du congé annuel payé des salariés du secteur privé;
5. la loi modifiée du 3 juillet 1975 concernant la protection de la maternité de la femme au travail; 2. la modification de l'article 13 du code des assurances sociales;
6. la loi du 12 mai 1975 portant généralisation de l'échelle mobile des salaires et traitements;
7. l'article 4 in fine de la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail;

~~8. l'article 19 de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre les mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein emploi;~~

~~9. la loi du 12 juillet 1895 concernant le paiement des salaires des ouvriers;~~

~~10. la loi du 1er août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employés et ouvriers à l'exception de son article 7;~~

~~11. la loi du 2 mars 1982 concernant les licenciements collectifs;~~

~~12. la loi modifiée du 18 mai 1979 portant réforme des délégations du personnel;~~

~~13. la loi modifiée du 6 mai 1974 instituant des comités mixtes dans les entreprises du secteur privé et organisant la représentation des salariés dans les sociétés anonymes;~~

~~14. la loi du 28 mars 1987 sur la préretraite;~~

~~15. la loi du 26 juillet 1975 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à prévenir des licenciements pour des causes conjoncturelles et à assurer le maintien de l'emploi;~~

~~16. la loi du 10 avril 1976 portant réforme de la réglementation des jours fériés légaux.~~

~~(2) Par dérogation au paragraphe 1, le titre II, chapitre VII, du livre Ier du Code du travail s'applique au transfert de navires de mer qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires de mer.~~

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression:

1. *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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;
2. *BIT* : le Bureau International du Travail ;
3. *certificat de travail maritime* : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;
4. *contrat d'engagement maritime* : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;
5. *déclaration de conformité du travail maritime* : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;
6. *gens de mer ou marin* : sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;
7. *navire* : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;
8. *OIT* : l'Organisation Internationale du Travail ;
9. *OMS* : l'Organisation Mondiale de la Santé ;
10. *Piraterie* : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;
11. *service de recrutement et de placement des gens de mer* : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;
12. *STCW* : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13. *Vols à main armée* : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal pourra exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires de la définition de gens de mer. Pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord est ou non des gens de mer, il sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Sauf disposition contraire expresse, les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités et les conditions de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-5. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande (ci-après « la loi précitée du 14 avril 1992 »).

Art. 3.0.0-6. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre Ier du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1 –

Relations individuelles et collectives du travail.

Chapitre 1 – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.*

Section 1 – Age minimum.

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 18 ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infractions à l'article 3.1.1-1, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical.

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1. un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;
2. un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question;
3. un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question ;
4. un médecin accepté par le commissaire. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités et les conditions d'acceptation d'un tel médecin.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que:

1. l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes;
2. le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;
3. l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme et le contenu du certificat médical pourront être précisés par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié :

1. un certificat médical reste valide pendant deux ans maximum ;
2. un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent se faire examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que:

1. la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;
2. l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infractions aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1. l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;
2. tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification.

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées, ainsi qu'à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infractions aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède :

1. est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.
2. est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.
3. quiconque obtient par fraude ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 du Code pénal.

Section 4 – Equipage et équipage minimal.

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5., est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement.

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs dans l'Union européenne, la délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006 ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006 ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1. de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;
2. du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;
3. du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10.000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1.250 à 12.500 euros, ou d'une de ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime.*

Section 1 – Le contrat d'engagement maritime en général.

Sous-section 1 – Dispositions générales.

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime.

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois:

1. au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou préposé peut justifier de cette qualité ;
2. le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;
3. l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;
4. le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

   Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

   L'accès peut être assuré par voie électronique ;
5. pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire qui constate la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative par exemple à la qualité du travail ou au salaire sauf à la demande expresse du marin. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

1. un exemplaire d'un contrat type;
2. les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes:

1. le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;
2. le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;
3. le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
4. la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou du ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;

5. le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;
6. le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
7. le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:
   a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,
   b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;
8. les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;
9. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
10. le droit du marin à un rapatriement;
11. le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;
12. les clauses complémentaires dont les parties ont convenu ;

Les précisions figurant aux points ci-dessus énumérés peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai.

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée ; la preuve contraire n'étant pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à:

1. six mois pour les officiers,
2. deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières ; la période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe qui précède, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1. à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;
2. à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe qui précède avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4. – Responsabilité quant aux risques.

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.

Sous-section 1 – Recours et forme du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1. lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;
2. lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;
3. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
4. le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée ; la preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 Durée du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants:

1. pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur;

2. pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée, la preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en n'est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée.

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1. en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;
2. en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;
3. pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;
4. aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;
4. dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;
5 en cas d'exécution de travaux urgents.
6. en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du précédent contrat.

Le nouveau contrat ne peut pas dans ces cas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions.

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement.

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste.

Sous-section 7 – Période d'essai.

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1. la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à trois mois ;
2. Sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,
   a. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à trois mois et inférieure à 6 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 1 mois :
   b. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 6 mois et inférieurs à 9 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 2 mois ;
   c. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 9 mois et inférieurs à 12 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 3 mois ;
   d. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 12 mois et inférieurs à 15 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 4 mois ;
   e. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 15 mois et inférieurs à 18 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 5 mois ;
   f. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 18 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 6 mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe qui précède avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point 1), le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçus jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Obligations générales de l'armateur.

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1. d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;
2. de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;
3. de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail;
4. de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident;
5. de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;
6. de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
7. de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
8. d'apporter les soins d'un bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt; l'armateur, son préposé ou le capitaine n'ont en aucun cas le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de services.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière.

Partie 1– Droit au rapatriement.

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1. lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence;
2. en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;
3. en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;
4. en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;
5. lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :
   a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;
   b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;
   c) le naufrage ;
   d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;
   e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre;
   f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de 30 jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armé à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins:

1. le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion,
2. le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
3. la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
4. le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
5. le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(3) Les frais de rapatriement doivent être supportés jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment:

1. le lieu où il a accepté de s'engager;
2. le lieu stipulé par convention collective;
3. son pays de résidence
4. le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. Rien dans les dispositions de la présente loi ne doit être considéré comme faisant obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de 2 jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1. le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois.
2. l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;
3. les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser le ou les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Partie 2 – Abandon et garantie financière.

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

1. ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou
2. laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou
3. provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa qui précède doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et spécialement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, sur la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1. les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;
2. les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;
3. les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent:

1. le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;
2. la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile;
3. les soins médicaux nécessaires ;
4. le passage et le transport des effets personnels ;
5. tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément et selon les dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le ou les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'Annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006, dans sa dernière version. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ce ou ces certificats ou de cette ou ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales.

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux précédents alinéas est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer
en cas de perte du navire ou de naufrage.

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article qui précède sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin.

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant luxembourgeois a l'obligation:

1. d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;
2. d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;
3. de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat.

Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement mari-

time qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1. si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ;
2. ou si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1. par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ;
2. ou, si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin:

1. à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois;
2. à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans;
3. à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours : le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ; le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur le ou les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(6) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(7) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître le ou les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard 15 jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(8) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe qui précède, le licenciement est abusif.

(9) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59., paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa qui précède ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à:

1. une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur;
2. deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur;
3. trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa qui précède ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur; en cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave.

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa qui précède ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe qui précède, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Le ou les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa qui précède n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur.

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les

conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa qui précède ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord.

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Cessation des affaires de l'armateur ;
Décès du marin.

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire:

1. Le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets de certains partenariats;
2. les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation, sinon
3. les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa qui précède jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit
du contrat d'engagement maritime.

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3. et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit:

1. le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;
2. le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code des assurances sociales ;
3. en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement;
4. par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective;

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat.

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur; il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention «pour solde de tout compte» n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence.

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail.*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du Titre VI du Livre Ier du code du travail luxembourgeois relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du Titre VI du Livre Ier du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail luxembourgeois, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise.*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre Ier du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage.*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre Ier du Titre Ier du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail.

Chapitre 1 – *Durée du travail.*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Durée du travail et temps de repos.

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre:

1. *heures de travail :* le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;
2. *heures de repos :* le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire et du repos correspondant aux jours fériés.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à:

1. 10 heures par période de 24 heures; et
2. 77 heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1. Des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;
2. L'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;
3. L'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;
4. Des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à vingt-cinq pourcents.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1. les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;
2. les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ;
3. les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires ;
4. les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires ;

5. les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques ;
6. le temps nécessaire et supplémentaire qu'exige la relève des quarts.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail.

Art 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de 6 heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins 20 minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 10 minutes chacune.

Art 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins:

1. le programme du service à la mer et au port;
2. le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales.

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui

1. a occupé des gens de mer au-delà des limites maximales de durée de travail fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution;
2. n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.*

Section 1 – Jours fériés légaux.

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1. par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents ; ou
2. si le congé compensatoire visé au point précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe qui précède et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions des du présent chapitre est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire.

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, a une journée de repos hebdomadaire. Celui-ci s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail le jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à vingt-cinq pourcents.

(5) Les dispositions des paragraphes qui précèdent ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1. les circonstances de force majeure ;
2. les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;
3. les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures de d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions aux articles de la présente section sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels.

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Calcul des droits.

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 3 jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1. les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;
2. les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit:

1. les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;
2. les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
3. les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;
4. les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;
5. le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul.

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de 15 jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut toutefois être effectué de l'accord des parties, à la demande du marin. La convention collective sinon un règlement grand-ducal fixera les conditions de cumul.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions de la présente section ainsi qu'à ses règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental.

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45 du Code du travail, le marin de sexe masculin qui demande à exercer le premier congé parental, ne peut y prétendre que dans le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être organisé à partir du premier jour de la troisième semaine qui suit l'accouchement ou en cas d'adoption, à partir de la date du jugement d'adoption. Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Chapitre 3 – *Les salaires.*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Définitions particulières.

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre:

1. *matelot qualifié* : désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2. *salaire ou solde de base* : désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;
3. *salaire forfaitaire* : désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;
4. *durée normale du travail* : s'entend de la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 ;
5. *heures supplémentaires* : s'entendent de la définition qui leur est données à l'article 3.2.1-10.

Section 2 – Droit à la rémunération.

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1. mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;
2. s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

Si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continue à être versé et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement.

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1. le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;
2. lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins vingt-cinq pourcents au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;
3. pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;
4. pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants:

1. le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;
2. le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;
3. les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;
4. à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due doit devrait être payée dans les cinq jours ;
6. les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;
7. sous réserve des dispositions du point 8 du présent article, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;
8. les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du Chapitre IV relatives « aux cessions et saisies sur salaires » du Titre II du Livre II du Code du travail ;
9. le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative de 5.000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima.

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon

luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25.000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa qui précède peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table.*

Section 1 – Logement et loisirs.

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après le 20 août 2013.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et en tenant compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise plus spécialement les exigences relatives:

1. à la taille des cabines et autres espaces de logement;
2. au chauffage et la ventilation;
3. au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants;
4. aux installations sanitaires;
5. à l'éclairage;
6. à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, des dérogations ou des exemptions aux dispositions précédentes pourront être adoptées par le commissaire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque les conditions suivantes seront réunies :

1. l'exemption doit être raisonnable et tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ;
2. l'exemption doit être justifiée par des circonstances particulières ou des motifs solides ;
3. la santé et la sécurité des gens de mer doivent être préservées.

Le cadre de ces dérogations ou exemptions est précisé par règlement grand-ducal.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par le ou les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

3. lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;
4. en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du précédent paragraphe, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table.

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer:

1. d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;
2. d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes:

1. avoir atteint l'âge de 18 ans; et
2. détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise

ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 ou la Convention (nº 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire.

3. avoir acquis au moins 1 mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe précédent incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par le Commissariat aux affaires maritimes, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

(4) Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'admission comme cuisiner d'un marin ne disposant pas de certificat tel que visé au point 2 du paragraphe 2 du présent article mais ayant acquis une expérience significative en la matière à bord d'un ou de plusieurs navires.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa qui suit, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas 7 jours, afin de vérifier :

1. l'approvisionnement en vivres et en eau potable;
2. de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;
3. la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées aux articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10 et ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin engagé comme cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par les dispositions du présent chapitre.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes.*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du Livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article L. 243-1 du Code du travail, est considérée comme exerçant une partie de son activité sur le territoire luxembourgeois, l'armateur qui exploite un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail.*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du Livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord.

Chapitre 1 – *Soins médicaux à bord des navires et à terre.*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n°92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs.*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période, visée à l'article 3.3.2-2, point 1, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit au minimum prendre en charge:

1. le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;
2. les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.
3. une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayant-droits en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code luxembourgeois des assurances sociales, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire.
4. les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

1. la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;
2. le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces. Une convention collective ou un règlement grand-ducal peut limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2 et 4, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2, et à l'article 3.3.2-3 point 2 sont limitées à 16 semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

4. lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;
5. lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;
6. en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayant-droits.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents.*

Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 – Obligations générales des armateurs.

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, tels que visés à l'article 3.3.3-27, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur prend les mesures nécessaires en vue de mettre en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur doit veiller à l'adaptation de ces mesures afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux.

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants:

1. éviter les risques;
2. évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités;
3. combattre les risques à la source;
4. adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail;
5. tenir compte de l'état d'évolution de la technique;
6. remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux;
7. planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail;

8. prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle;
9. donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1, 3, 4 et 6 du paragraphe précédent doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les directives nationales visées à l'article 3.3.3-26 et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants:

1. les dispositions générales et dispositions de base;
2. les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
3. les machines;
4. les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
5. les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
6. les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
7. les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5 et 6 auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
8. les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
9. le matériel de chargement et de déchargement;
10. la prévention et l'extinction des incendies;
11. les ancres, chaînes et câbles;
12. les cargaisons dangereuses et lest;
13. les équipements de protection individuelle des gens de mer;
14. le travail dans des espaces confinés;
15. les effets physiques et mentaux de la fatigue;
16. les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
17. la protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
18. la réponse aux urgences et aux accidents

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entrainer des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques.

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés par l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre par afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer.

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) L'armateur s'assure que les gens de mer désignés puissent effectuer des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1. de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;
2. de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;
3. d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;
4. d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;
5. d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;
6. d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1. toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;

2. les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;
3. la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pourvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes précédents. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer.

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1. les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;
2. les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;
3. les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;
4. la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe précédent devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

I. matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;
II. affiches apposées à bord des navires;
III. insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;
IV. campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1. à l'évaluation des risques et aux mesures de protections prévues respectivement aux articles 3.3.3-7 et 3.3.3-19 ;
2. à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;
3. à l'information provenant tant des activités de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer.

Art. 3.3.3-15. (1) L'armateur doit s'assurer que chaque marin reçoive une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1. de son engagement ;
2. d'un changement de poste ou fonction ;
3. de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;
4. de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixées par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution.

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3.-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) L'armateur veille à ce que le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord soient assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal pourra, compte tenu des spécificités du navire, définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Section 2 – Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées.

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat, qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut en subir aucun préjudice. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et autres personnes intéressées doivent :

1. se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;
2. utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;
3. utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;
4. ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;
5. signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra compléter et préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon.

Sous-section 1 – Programmes nationaux de protection et de prévention.

Art. 3.3.3-26. Des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques peuvent être adoptés par règlement grand-ducal.

Sous-section 2 – Information des armateurs et gens de mer.

Art. 3.3.3-27. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Art. 3.3.3-28. Le commissaire informe les armateurs des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques.

Section 4 – Dispositions particulières.

Art 3.3.3-29. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre, y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisé compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-30. (1) En cas d'infraction aux dispositions des articles 3.3.3-1, paragraphe 1er, 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, paragraphe 1er, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-12, paragraphes 2 et 5, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements et des arrêtés pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.0000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23 et 3.3.3-24 des règlements et des arrêtés pris en son exécution est punie d'une amende de 251 à 3.000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord.*

Section 1 – Définitions.

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, le terme *femme enceinte* désigne toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration.

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2., paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3., dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail ; elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte.

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article précédent, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(3) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme

enceinte soit modifié pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité.

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre de ces articles sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage.

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses.

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions de la section 3, 4 et 5 du présent chapitre sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions.

Art. 3.4.0-1. (1) Conformément à l'article 0.2.0-1, le commissaire veille à ce que les armateurs se conforment à leurs obligations issues du présent livre.

(2) Le commissaire prend toutes les mesures nécessaires, y compris la mise en œuvre d'un système efficace d'inspection et de certification MLC des navires, en fonction de leurs caractéristiques, pour s'assurer du respect par les armateurs de leurs obligations.

(3) L'efficacité du système d'inspection et de certification MLC ainsi que des autres mesures prises conformément au précédent paragraphe est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal. Des modifications sont apportées afin de prendre en compte le résultat de ces évaluations et les différentes évolutions en la matière.

Art. 3.4.0-2. (1) Tout navire auquel s'applique le présent livre est soumis à inspection MLC dans les conditions prévues par règlement grand-ducal.

(2) L'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-3. (1) Tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être doté d'un certificat MLC en cours de validité. Un règlement grand-ducal peut étendre cette obligation à des navires de jauge inférieure.

(2) Tout navire peut également être certifié MLC sur une base volontaire.

(3) Tout navire soumis à certification MLC doit être en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité au travail maritime conformes aux règles établies par règlement grand-ducal.

(4) Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur MLC représentant l'État luxembourgeois et être en conformité avec les prescriptions nationales ainsi que celles issues du droit de l'Union européenne et international concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

(5) Un certificat de travail maritime peut être émis à titre provisoire sous les conditions arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-4. (1) Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est autorisé à habiliter, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes, à savoir toute institution publique ou autre organisme, y compris d'un autre État membre du l'Union européenne, pour réaliser des missions d'inspection ou de certification MLC ou les deux en tout ou partie au nom de l'État luxembourgeois, sur avis préalable du commissaire. Les conditions et les modalités de l'habilitation des organismes et des relations de travail sont fixées par règlement grand-ducal.

(2) L'organisme une fois habilité doit maintenir les conditions qui ont prévalu à son habilitation. A défaut le ministre retire son habilitation selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.

(3) Les pouvoirs potentiellement confiés à des organismes une fois habilités sont énoncés par règlement grand-ducal et le cas échéant par un accord conclu entre le commissaire et l'organisme selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-5. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois établit et met en œuvre une procédure simple de règlement rapide et efficace des plaintes des gens de mer à bord répondant au minimum aux critères établis par règlement grand-ducal.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, 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 est compétent pour entendre en tant qu'amiable conciliateur de plaintes de gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois.

Art 3.4.0-6. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs MLC, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, ou du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au commissaire.

(4) En cas d'opposition, le commissaire prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue au paragraphe 2.

(5) A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

(6) Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25.000 euros.

Art 3.4.0-7. Quiconque qui par son action ou son inaction entraverait, en connaissance de cause, les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre de la présente section, est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines uniquement.

Art. 3.4.0-8. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur MLC, est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines uniquement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris pour son exécution.

*

~~TITRE~~ LIVRE 4 –

LA PROTECTION SOCIALE DES GENS DE MER.

~~Les conventions figurant à l'annexe 5 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent livre.~~

~~– La Convention no 55 concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée~~

~~Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936.~~

~~– La Convention no 56 concernant l'assurance maladie des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936.~~

Art. ~~105~~ 4.0.0-1. Le ~~code des assurances sociales~~ code de la sécurité sociale est modifié comme suit :

[…]

2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale.

Art. ~~106~~ 4.0.0-2. ~~Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 105, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter auprès d'un établissement d'assurance, agréé à cet effet par le Gouvernement suivant des critères qui peuvent être prévisés par règlement grand-ducal, une police d'assurance garantissant au personnel occupé sur ces navires une protection répondant aux normes suivantes:~~

~~1) En cas de maladie,~~

~~a) des soins de santé, comprenant les actes et fournitures médicaux et médico-dentaires, les médicaments et spécialités pharmaceutiques et l'hospitalisation dans une mesure suffisante et appropriée pendant toute la durée de l'état morbide. La participation aux frais ne peut dépasser vingt pour cent;~~

~~b) les indemnités de maladie au moins égales à soixante pour cent du revenu antérieur pendant toute la durée de l'incapacité de travail mais au maximum jusqu'à concurrence de cinquante-deux semaines.~~

~~Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à un mois.~~

~~2) En cas de chômage des prestations au moins égales à quarante-cinq pour cent du revenu antérieur pendant au moins treize semaines au cours d'une période de douze mois.~~

~~Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.~~

~~3) En cas de vieillesse, des prestations au moins égales à 1,5 pour cent des revenus par année d'assurance. L'âge requis pour l'obtention de la prestation ne peut dépasser soixante-cinq ans.~~

~~Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à une année.~~

~~4) En cas d'invalidité les prestations correspondant à celles prévues en cas de vieillesse majorées de 1,5 pour cent de la moyenne des revenus assurés antérieurement à l'échéance du risque pour chaque année se situant entre l'année de la survenance de l'invalidité et celle où l'intéressé atteint l'âge de 55 ans.~~

~~Doit être considéré comme invalide celui qui par suite de maladie ou d'infirmité ne peut plus exercer l'activité assurée, à moins que l'intéressé ne puisse exercer une autre activité correspondant à ses forces et aptitudes, auquel cas l'assurance doit garantir par des moyens appropriés la réadaptation des intéressés.~~

~~Le bénéfice des prestations ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois. Les prestations doivent être versées tant que l'intéressé est pas suite de l'invalidité, incapable de gagner sa vie.~~

~~5) En cas de décès de l'assuré, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la pension de vieillesse ou d'invalidité à laquelle aurait pu prétendre l'assuré pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant qui serait revenu à l'assuré.~~

~~Le bénéfice des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.~~

~~6) En cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle, les prestations doivent comprendre les soins de santé, tels que prévus au numéro 1) a) ainsi qu'une rente viagère correspondant au moins à cinquante pour cent du revenu antérieur en cas d'incapacité totale; en cas d'incapacité partielle la rente correspond à une fraction de la rente prévue en cas d'incapacité totale dépendant du degré de capacité conservé.~~

~~En cas de décès de l'assuré par suite de l'accident de travail ou de la maladie professionnelle, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la rente prévue en cas d'incapacité totale pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant de la rente qui serait revenue à l'assuré. Aucune condition de stage ni de participation de l'assuré aux frais des soins de santé ne peut être requise.~~

~~7) *En cas de maternité*~~

~~a) des prestations en nature doivent comprendre les soins prénatals, les soins pendant l'accouchement et les soins postnatals donnés soit par un médecin, soit par une sage-femme diplômée ainsi que les fournitures pharmaceutiques et l'hospitalisation; les prestations prévisées ne peuvent pas comporter une participation aux frais;~~

~~b) des indemnités pécuniaires calculées de la même façon que celles prévues au numéro 1)b) pendant la durée du congé de maternité qui ne peut être inférieur à huit semaines avant l'accouchement et à huit semaines après l'accouchement, ce dernier délai étant prolongé de quatre semaines en cas d'allaitement ou d'accouchement prématuré ou multiple. Le bénéfice des indemnités pécuniaires peut êtres subordonné à un stage d'assurance ne dépassant pas six mois dans l'année précédant l'accouchement.~~

~~Les prestations prévues aux numéros 1) a) et 7)a) sont également dues au conjoint de l'assuré et à ses enfants âgés de moins de dix-huit ans à moins que ceux-ci ne bénéficient à un autre titre des mêmes prestations.~~

~~Le Gouvernement peut dispenser les armateurs des obligations prévues au présent article au cas où les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale dans leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays et qu'ils ont droit à des prestations au moins équivalentes à celles prévues au présent article.~~

Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa qui précède dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006.

*

~~TITRE~~ LIVRE 5 –

DISPOSITIONS FISCALES ET FINANCIERES.

Art. ~~107~~ 5.0.0-1. *(L. 29 décembre 2005)* […]

Art. ~~107a~~ 5.0.0-2 […]

Art. ~~108~~ 5.0.0-3. […]

Art. ~~109~~ 5.0.0-4. […]

Art. ~~110~~ 5.0.0-5. […]

*

~~TITRE~~ LIVRE 6 –

DU COMMERCE MARITIME.

Les conventions se rapportant au présent ~~titre~~ livre, ainsi que les dispositions relatives aux avaries communes sont reproduites à l'annexe 6 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

– Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et Protocole de signature, Bruxelles, 25 août 1924 «Règles de La Haye".

  Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Bruxelles, 23 février 1968) «Règles de Visby».

  Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 (Bruxelles, 21 décembre 1979).
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, Bruxelles, 10 avril 1926.

  Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.
– Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, Bruxelles, 10 octobre 1957.

  Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979).
– Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976), (PAL Prot 1976).

~~Chapitre~~ TITRE 1 –

De l'abordage.

Art. ~~111~~ 6.1.0-1. Pour les besoins de l'application de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910,lorsque la responsabilité

de l'un des navires en cause à l'égard d'une ou plusieurs victimes ou de leurs ayants droit fait l'objet de dispositions légales ou contractuelles par l'effet desquelles ladite responsabilité se trouve supprimée ou limitée, la ou lesdites victimes ou leurs ayants droit ne peuvent rien obtenir de l'autre navire en cause au-delà de la part de responsabilité de celui-ci.

Art. ~~112~~ 6.1.0-2. Les dispositions de la convention précitée s'appliquent également au cas visé par son article 12-2°.

Art. ~~113~~ 6.1.0-3. Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public.

Art. ~~114~~ 6.1.0-4. Au sens de la présente loi, les dispositions relatives à l'abordage sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

~~Chapitre~~ TITRE 2 –

De l'assistance en mer.

Art. ~~115~~ 6.2.0-1. Dans le cas visé par l'article 15-2° de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910, il est fait application des dispositions de la convention.

~~Chapitre~~ TITRE 3 –

Du transport sous connaissement.

Art. ~~116~~ 6.3.0-1. La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissement citées sous le ~~titre~~ livre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

Art. ~~117~~ 6.3.0-2. Pour les besoins d'application de la présente loi, les règles des conventions internationales visées à l'article qui précède s'appliquent également au transport en pontée.

Art. ~~118~~ 6.3.0-3. Les transports sous connaissement d'animaux vivants s'effectuent, sauf disposition contraire, aux risques et périls de la marchandise.

~~Chapitre~~ TITRE 4 –

Des avaries communes.

Art. ~~119~~ 6.4.0-1. Les avaries communes sont soumises aux Règles d'York et d'Anvers, même en l'absence de référence contractuelle auxdites Règles. Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

~~Chapitre~~ TITRE 5 –

Dispositions abrogatoires.

Art. ~~120~~ 6.5.0-1. Les articles 190 à 331 et 397 à 436 du code de commerce sont abrogés.

*

~~TITRE~~ LIVRE 7 –

DISPOSITIONS PENALES ET DISCIPLINAIRES.

Les conventions se rapportant au présent ~~titre~~ livre figurent à l'annexe 7 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

– Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation (Bruxelles, 10 mai 1952).
– Convention internationale sur les passagers clandestins (Bruxelles, 10 octobre 1957).

Art. ~~121~~ 7.0.0-1. *(L. 14 avril 1992)* Les infractions et les fautes disciplinaires commises à bord d'un navire luxembourgeois sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine.

Art. ~~122~~ 7.0.0-2. *(L. 17 juin 1994)* Les infractions aux articles ~~8, 11d, 13 d et 17~~ 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, point f), 1.1.1-10, paragraphe 2, points d) et e) et 1.1.1-14 de la présente loi sont punies d'une amende de 251 à 10.000 euros.

~~Quiconque, armateur, exploitant ou capitaine laisse naviguer un navire avec un équipage non qualifié en violation des articles 21 et 22 de la présente loi est puni d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans ou d'une de ces peines seulement.~~

Art. 7.0.0-3. Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiante le règlement (CE) n°2006/2004.

Est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n°1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

(articles 123 à 125 abrogés par la loi du 14 avril 1992)

Art. ~~126~~ 7.0.0-4. ~~Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementaires du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros. Est puni des mêmes peines l'armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions susindiquées~~. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le ~~titre~~ livre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3.000 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

Al. Abr. Implicitement (L. 13 juin 1994)

Les personnes physiques ou morales dont les navires sont immatriculés au registre peuvent également être frappées par le ministre d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser 2.500 euros pour toutes infractions aux dispositions des ~~titres~~ livres 1 et 2.

*

~~TITRE~~ LIVRE 8 –

~~DISPOSITIONS BUDGETAIRES.~~

Art. 8.0.0-1. ~~127.~~ ~~La loi du 22 décembre 1989 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1990 est modifiée par l'ajout de la section 23.8 intitulée «Commissariat aux affaires maritimes». Cette section comprend les articles suivants dont la dotation se fera comme suit :~~

~~23.8.11.00 Traitement des fonctionnaires ..... 2.020.000~~

~~Détail :~~

~~1 commissaire aux affaires maritimes ..... 1.950.000~~

~~Cotisations sociales (part de l'État) ..... 70.000~~

~~23.8.11.01 Indemnités des employés ..... 926.000~~

~~Détail :~~

~~1 secrétaire de direction .....820.000~~

~~Cotisations sociales (part de l'État) ..... 106.000~~

~~23.8.11.02 Indemnités des ouvriers ..... 10.000~~

~~23.8.12.00 Frais courants de fonctionnement : ..... 3.500.000~~

~~frais de bureau et dépenses diverses (sans distinction d'exercices)~~

~~23.8.12.01 Frais d'avocats, d'experts et d'études (crédit non limitatif) ..... 3.500.000~~

~~23.8.12.02 Loyers et charges locatives accessoires~~

~~(crédit non limitatif et sans distinction d'exercices) ..... 10.000~~

~~23.8.12.03 Frais de publication, de publicité, de sensibilisation et d'information ..... 2.000.000~~

~~23.8.74.00 Acquisition de machines de bureau ..... 2.500.000~~

~~Les engagements des employés et ouvriers aux postes nouveaux créés par la présente loi se font par dérogation à l'article 13 de la loi du 22 décembre 1989 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi à l'article 13.~~

*

~~LIVRE 9 –~~

~~ENTREE EN VIGUEUR.~~

~~Art. 128.~~ ~~La présente loi entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au Mémorial.~~

~~*(L. 10 juin 1994)*~~

~~Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.~~

~~TITRE 10. –~~

DE L'AGREMENT DES ENTREPRISES MARITIMES.

Art. ~~129~~ 8.0.0-1. ***Définition de l'entreprise maritime.***

~~Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale, luxembourgeoise ou étrangère qui poursuit une activité commerciale telle que définie à l'article 130, paragraphe 2.~~

Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement.

Art. ~~130~~ 8.0.0-2. ***Agrément de l'entreprise maritime.***

~~1. Toute entreprise maritime qui s'établit au Luxembourg devra avant de commencer ses activités être agréée par le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.~~

~~2. L'agrément ne peut être délivré qu'à des entreprises ayant pour objet l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement et la gestion de navires de mer, ainsi que les opérations financières et commerciales s'y rattachant directement ou indirectement.~~

~~Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 132 et 133.~~

~~3. L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'une personne physique ou morale qu'elle désignera aux fonctions de dirigeant. Préalablement à l'exercice de ses fonctions le dirigeant doit avoir reçu l'agrément du ministre.~~

~~La disposition de l'alinéa qui précède n'est pas applicable lorsque l'entreprise n'est une personne physique bénéficiant elle même de l'agrément.~~

~~4. La procuration donnée au dirigeant doit énoncer de façon non équivoque ses pouvoirs.~~

(1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) Le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions du précédent alinéa ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime.

Art. ~~131~~ 8.0.0-3. ***Demande d'agrément de l'entreprise maritime.***

La demande d'agrément d'une entreprise est adressée au ministre avec les documents et renseignements suivants:

~~– les statuts s'il y a lieu;~~

~~– les noms, prénoms, domicile, résidence, nationalité des administrateurs et des personnes chargées de la direction de l'entreprise;~~

~~– les pouvoirs conférés au dirigeant de l'entreprise;~~

– les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu;
– la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu;
– la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés;
– le nom du réviseur d'entreprise si l'entreprise est soumise au contrôle d'un réviseur d'entreprise;
– l'adresse où sont tenus les livres comptables et tous autres documents relatifs à ses activités ;
– la description des activités commerciales maritimes projetées ;
– le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'administration de l'enregistrement et des domaines ;
– tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande.

Un règlement grand-ducal précisera les modalités d'application du présent article.

Art. ~~132~~ 8.0.0-4. ***Agrément du dirigeant d'entreprise maritime.***

(1) Pour être agréé comme dirigeant d'entreprise maritime, il faut ~~avoir sa résidence~~ être établi professionnellement au Luxembourg et justifier de garanties d'honorabilité et d'expérience professionnelle.

L'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires et de tous les éléments susceptibles d'établir que les personnes visées jouissent d'une bonne réputation et présentent toutes garanties d'une activité irréprochable.

L'expérience professionnelle s'apprécie au regard du fait que ces personnes ont déjà exercé des activités analogues à un niveau élevé de responsabilité et d'autonomie.

(2) Lorsque le dirigeant d'entreprise maritime est une personne morale, il sera exigé de ses organes dirigeants la preuve des qualités requises dans le chef des personnes physiques telles qu'énoncées sous le paragraphe 1er ci-dessus.

En outre, la délivrance de l'agrément en faveur d'une personne morale désignée comme dirigeant d'entreprise maritime conformément à l'article 130 paragraphe 3 de la présente loi est subordonnée à la condition qu'elle dispose au Luxembourg d'une organisation suffisante pour l'exercice correct de ses activités.

(3) Un dirigeant d'entreprise maritime peut être désigné par plusieurs entreprises.

(4) L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour un maximum de cinq ans et peut faire l'objet de renouvellements si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er.

Art. ~~133~~ 8.0.0-5. ***Demande d'agrément du dirigeant d'entreprise maritime.***

La demande d'agrément d'un dirigeant d'entreprise maritime est adressée au ministre accompagnée des pièces justificatives des conditions prévues à l'article précédent.

Le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire instruit les demandes d'agrément et vérifie si la personne sollicitant l'agrément justifie de garanties d'honorabilité et de qualification professionnelle.

Les personnes physiques chargées de la gestion de l'entreprise peuvent être soumises à une épreuve sur les connaissances professionnelles, organisée par le Commissariat aux affaires maritimes sous l'autorité du ministre.

Art. ~~134~~ 8.0.0-6. ***Publicité.***

~~La liste des entreprises maritimes ainsi que celle des personnes physique ou morales agréées comme dirigeants de pareilles entreprises sont publiées au Mémorial.~~

La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée.

Art. ~~135~~ 8.0.0-7. ***Départ du dirigeant d'entreprise maritime.***

Lorsqu'une personne bénéficiant de l'agrément quitte ses fonctions dans une entreprise maritime, le ministre doit en être informé et il doit être pourvu au remplacement de la personne agréée. Le ministre peut accorder un délai ne dépassant pas six mois pour pourvoir au remplacement du dirigeant d'entreprise maritime.

Art. ~~136~~ 8.0.0-8. ***Conservation des documents.***

Les entreprises maritimes veilleront à ce que les livres comptables soient tenus et que les autres documents relatifs à leurs activités soient constamment conservés au Grand-Duché de Luxembourg, ~~soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes~~.

Un règlement grand-ducal détermine les pièces et autres documents qui doivent être constamment conservés et tenus à jour au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. ~~137~~ 8.0.0-9. ***Surveillance des entreprises maritimes.***

(1) Le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire est chargé de veiller au respect des obligations incombant aux entreprises maritimes en vertu de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

~~(2) Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du Commissaire aux affaires maritimes.~~

~~Les comptes annuels, et le rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 256 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales, doivent être communiqués au Commissaire aux affaires maritimes.~~

(2) Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire.

La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt.

(3) Le réviseur d'entreprise est tenu de fournir tous les renseignements ou certifications que le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire requiert sur les points dont le réviseur d'entreprise a ou doit avoir connaissance dans le cadre de l'exercice de sa mission.

A ces fins le réviseur d'entreprise est délié de son secret professionnel à l'égard du ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire.

Les agents du Commissariat aux affaires maritimes sont soumis au secret professionnel quant aux renseignements recueillis dans l'exercice de leurs fonctions. Cette disposition n'est pas applicable aux cas où les agents du Commissariat aux affaires maritimes sont appelés à rendre témoignage en justice, et au cas où la loi les oblige ou les autorise à révéler certains faits.

~~• Toute modification essentielle des statuts, tout changement de dirigeant et/ou de réviseur indépendants ainsi que toute autre extension d'activité doivent être immédiatement portés à la connaissance du Commissaire aux affaires maritimes.~~

Art. ~~138~~ 8.0.0-10. ***Retrait de l'agrément.***

En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~129 à 132 et 135 à 137~~ 8.0.0-1 à 8.0.0-4 et 8.0.0-7 à 8.0.0-9 le ministre peut retirer l'agrément à l'entreprise maritime.

L'entreprise frappée d'une mesure d'interdiction devra cesser ses activités au Luxembourg.

Art. ~~139~~ 8.0.0-11. ***Recours.***

~~Les décisions du ministre basées sur l'article 138, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 130 et 132 peuvent être déférées au Conseil d'État, Comité du Contentieux. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.~~

~~Le recours doit être introduit sous peine de forclusion dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision attaquée,~~

~~Le Conseil d'État, Comité du Contentieux, statue en dernière instance et comme juge de fond.~~

Les décisions du ministre basée sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.

*

LOI MODIFIEE DU 14 AVRIL 1992
instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Dispositions préliminaires

Art. 1er. Les infractions établies par le présent code sont des infractions maritimes.

Les infractions qu'il punit de peines disciplinaires sont des fautes de discipline.

Les infractions qu'il punit de peines correctionnelles sont des délits.

Les infractions qu'il punit de peines criminelles sont des crimes.

Art. 2. Les contraventions, délits et crimes non énoncés dans le présent code sont punis conformément aux lois ordinaires.

Art. 3. Sont assujetties aux dispositions du présent code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire luxembourgeois ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage.

Les personnes inscrites au rôle d'équipage y sont assujetties à partir du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusque et y compris le moment de leur débarquement régulier.

Les passagers ne sont assujettis à la juridiction et aux peines en matière de discipline que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'ils sont toujours libres de quitter, à moins qu'ils n'y soient retenus pour être livrés à la justice comme auteurs ou complices d'un crime ou d'un délit grave.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent article, les peines prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, ~~41~~, 43, 44, 47, 57, 58, et 65-1 et 3.1.1-17 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois s'appliquent à toute personne coupable d'avoir commis les infractions qui y sont visées.

Art. 4. Pour l'application du présent code:

Le terme «capitaine» désigne toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait.

Le terme «officier» désigne, outre le second, les lieutenants et les mécaniciens, les chefs commissaires de bord, les médecins, les radio-télégraphistes, ainsi que toute personne portée comme officier au rôle d'équipage.

L'expression «hommes d'équipage» désigne les personnes inscrites au rôle d'équipage, y compris les officiers.

Le terme «marin» désigne toute personne inscrite au rôle d'équipage, à l'exclusion des officiers.

Le terme «passager» désigne les personnes qui, sans faire partie de l'équipage, sont admis à bord en vue d'effectuer le voyage.

L'expression «personnes embarquées» désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers.

L'expression «à bord» désigne le navire et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre.

Art. 5. Le capitaine a, sur quiconque se trouve à bord, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison, ainsi que la bonne fin de l'expédition.

Il peut employer à ces fins tous les moyens utiles de coercition et requérir quiconque se trouve à bord de lui prêter main-forte.

Dans les ports, le capitaine peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de l'autorité locale.

TITRE 1 er. –

De la pénalité.

Chapitre 1 er. – *Des peines.*

Art. 6. Les peines applicables aux fautes de discipline sont:

A. Pour les marins:

La retenue d'un trentième à dix trentièmes des gages mensuels.

B. Pour les officiers:

La retenue d'un trentième à dix trentièmes des gages mensuels.

C. Pour les passagers:

Passagers de cabine: la consigne en chambre pendant quatre jours au plus.

Passagers autres que les passagers de cabine: l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

Art. 7. Les peines correctionnelles sont l'emprisonnement de huit jours à cinq ans et l'amende de 251 euros au moins.

Art. 8. Les peines en matière criminelle sont les mêmes que celles spécifiées à l'article 7 du code pénal.

Chapitre 2.– *Des infractions et de leur répression.*

Section 1re.– Des fautes de discipline.

Art. 9. Les fautes de discipline sont:

1. La désobéissance simple ;
2. La négligence à prendre son poste ;
3. Le manque au quart ;
4. Le défaut de vigilance pendant le quart et notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, de service dans les machines ou en service quelconque de garde ;
5. L'ivresse sans désordre en service ;
6. Les disputes en mer ou en service ;
7. L'absence irrégulière du bord, hors les cas prévus à l'article 22 ci-après ;
8. L'embarquement clandestin de boissons alcooliques pour la consommation à bord ;
9. La dégradation volontaire de matériel du bord, hors le cas prévu à l'article 15 ci-après ;
10. L'emploi sans autorisation du matériel du bord ;
11. Le manque de respect aux supérieurs et, généralement, tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.

Ces fautes sont punies des peines spécifiées à l'article 6 ci-dessus, conformément à l'article 67 ci-après.

Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à 75 euro pour les fautes de discipline spécifiées sous les points 1 à 6, 10 et 11 ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer.

Section 2.– Des délits et des crimes maritimes.

Art. 10. Les hommes d'équipage coupables de fautes disciplinaires réitérées sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 3.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 11. L'ivresse avec désordre à bord ou en service est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 12. Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 500 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 13. Le fait d'allumer des feux ou de circuler dans les lieux où cela est interdit, à bord, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 14. Si le fait a eu pour conséquences un incendie à bord, le coupable est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 15. La destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 16. Tout capitaine ou officier qui, volontairement, dégrade ou laisse dégrader le matériel du bord est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 17. Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, embarque, détient ou débarque des objets dont la saisie comporterait pour le capitaine ou l'armateur des frais et dommages, est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Le capitaine peut saisir ou faire jeter à la mer les objets de fraude ou de contrebande, ainsi que les armes et munitions embarquées clandestinement, dès qu'il a connaissance de leur présence à bord.

Art. 18. Tout capitaine qui, en faisant ou en autorisant la fraude ou la contrebande, à l'insu des armateurs, donne lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, est condamné à un emprisonnement de trois mois à trois ans.

Art. 19. Les vols commis à bord sont punis des peines comminées par le code pénal, selon les distinctions établies par ce code, sans que, toutefois, ces peines puissent être inférieures à celles prévues pour les vols domestiques, si le délit est commis par le capitaine ou les hommes d'équipage.

Art. 20. L'altération volontaire de vivres par le mélange de matières non nuisibles à la santé humaine est punie d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si l'altération a été commise à l'aide de matières nuisibles à la santé humaine, l'emprisonnement est de six mois à trois ans et l'amende de 5.000 euros à 15.000 euros.

Art. 21. Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, a quitté son poste avant d'avoir été relevé, est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans.

Art. 22. Toute absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité, et toute absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage, est punie d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 23. Sans préjudice des dispositions des articles 66, 67 et 69, alinéa 2 du code pénal, est punie des peines établies par l'article précédent toute personne qui, par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machination ou artifices coupables, a, même hors du territoire du Grand-Duché, incité au délit prévu par l'article précédent ou encouragé à le commettre.

Art. 24. Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son contrat et abandonne son navire est puni: si le navire est en sécurité dans un port, d'un emprisonnement d'un mois à deux ans; si le navire est en rade foraine, d'un emprisonnement de six mois à trois ans; et si le navire est en mer, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

Art. 25. La désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir ou avec injures ou menaces, est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si le navire est en sécurité dans un port au moment où les faits visés à l'alinéa précédent sont commis, l'emprisonnement est de un mois au plus.

Art. 26. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout homme d'équipage qui refuse formellement d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manœuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre.

L'emprisonnement peut être porté jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à 12.500 euros, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

Art. 27. Dans le cas des articles 25 et 26 ci-dessus, le minimum de peine est porté à un mois d'emprisonnement et à 5.000 euros d'amende, si le coupable est un officier.

Art. 28. Les hommes d'équipage qui, collectivement se sont rendus coupables des délits visés aux articles 25 et 26 ci-dessus, sont punis: les officiers, de la réclusion; les autres, d'un emprisonnement d'un an à cinq ans.

Art. 29. La rébellion contre le capitaine ou contre un officier du bord, telle qu'elle est qualifiée à l'article 269 du code pénal, est punie des peines prévues aux articles 271, 272 et 274 du même code, suivant les distinctions qui y sont établies.

La rébellion commise par plus du tiers de l'équipage est punie de la réclusion.

Art. 30. Toute personne embarquée qui outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, le capitaine, un officier du bord, un commissaire aux affaires maritimes ou son délégué dans l'exercice de ses fonctions est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 31. Est punie des peines prévues aux articles 280 et 281 du code pénal, suivant les distinctions y établies, et sans préjudice de l'application des articles 399, alinéa 2, 400 et 401 du même code, toute personne embarquée qui frappe l'une des personnes spécifiées à l'article précédent, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Art. 32. Celui qui fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans.

On entend par complot la résolution d'agir, concertée et arrêtée entre plusieurs personnes, dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

Art. 33. Ceux qui, par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'emparent du navire, sont punis de la réclusion de dix ans à quinze ans.

S'ils sont officiers ou chefs du complot, ils sont passibles de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

Art. 34. Dans le cas prévu par l'article 33 ci-dessus, les peines sont celles de la réclusion de quinze ans à vingt ans ou celles de la réclusion à vie, si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave.

Les mêmes peines sont appliquées si les coupables ont soumis les personnes à des tortures corporelles.

Art. 35. Si les violences ou les menaces exercées sans intention de donner la mort l'ont pourtant causée, les coupables sont condamnés à la réclusion à vie.

Art. 36. La tentative d'assassinat ou de meurtre pour faciliter le crime prévu à l'article 33 est punie de la réclusion à vie.

Art. 37. Les peines comminées par les articles 33 à 35 ci-dessus sont appliquées lors même que la consommation du crime a été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

Art. 38. Il n'est prononcé aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés aux articles 28, 29, 32 et 33 ci-dessus, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se sont retirés au premier avertissement du capitaine ou d'un officier.

Dans le cas des articles 29, 32 et 33 ci-dessus, les actes de résistance du capitaine et de personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard aux circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. 39. Tout capitaine, tout officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines, le capitaine, l'officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui se rend coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée.

Tout capitaine qui, sans motifs légitimes, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions use, fait ou laisse user de violence, est puni conformément aux articles 257 et 266 du code pénal.

Art. 40. Tout capitaine qui favorise soit expressément, soit tacitement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire, et consent à n'être que porteur d'expédition, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

~~**Art. 41.** Quiconque prend indûment le commandement d'un navire ou y exerce indûment des fonctions pour lesquelles un diplôme ou une licence est requis, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

~~La même peine est prononcée contre le propriétaire ou l'armateur qui se rend complice des faits prévus à l'alinéa précédent.~~

Art. 42. Tout capitaine qui, irrégulièrement, embarque ou débarque un homme d'équipage, ou admet un passager à son bord, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 43. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 500 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un but de lucre, se livre au placement des marins ou procure ou fait procurer un emploi à bord d'un navire.

Art. 44. 1) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque se trouve sans le consentement préalable du capitaine ou de son remplaçant ou de la personne responsable du navire, à bord d'un navire luxembourgeois.

2) Est puni des mêmes peines quiconque, par quelque moyen que ce soit, favorise l'embarquement ou le débarquement d'une personne visée au paragraphe 1, ou son séjour à bord d'un navire.

3) Si le coupable visé aux paragraphes 1 et 2 fait partie de l'équipage d'un navire luxembourgeois, la peine d'emprisonnement est d'un mois au moins et l'amende de 2.000 euros au moins.

4) La personne visée au paragraphe 1er qui est trouvée à bord d'un navire luxembourgeois est, pour la durée de sa présence à bord pendant le voyage, considérée comme marin pour l'application du présent code.

Art. 45. 1) Le capitaine doit, s'il constate la présence d'une personne se trouvant à bord de son navire sans son consentement préalable, en informer le commissaire aux affaires maritimes qui transmet au procureur d'Etat.

A cet effet, le capitaine établit une déclaration en double exemplaire, signée par lui et contenant notamment les informations suivantes:

1. les nom, prénoms, lieu et date de naissance, adresse et nationalité (ou nationalités) de la personne découverte à bord ;
2. toute particularité concernant cette personne ;

3. le lieu d'embarquement ou à défaut de renseignements précis, le lieu présumé d'embarquement ;
4. la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque la personne a été découverte ;
5. en résumé, les circonstances de la découverte de cette personne ;
6. si le voyage au cours duquel la personne en question a été découverte comporte des escales dans plusieurs ports, le port de départ et les différents ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivées et de départs et, dans tout autre cas, les ports où le navire a fait escale après avoir quitté le lieu présumé d'embarquement.

2) Si le procureur d'Etat décide de rapatrier la personne, il procède conformément au titre 3.

3) Si le procureur d'Etat décide de renvoyer la personne, le capitaine met la personne découverte à bord de préférence à la disposition des autorités compétentes locales du premier port d'escale d'un Etat qui est partie à la convention internationale sur les passagers clandestins, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Si le capitaine estime néanmoins que la personne découverte n'y est pas traitée conformément aux dispositions de cette convention, ou si cette personne émet des objections à son débarquement dans ce port, elle est débarquée dans tout autre port où ce débarquement est possible, sans préjudice des dispositions de l'article 44, paragraphe 4.

Les objections en question doivent être présentées dès que le capitaine a informé la personne découverte de sa décision de la débarquer.

Si la personne découverte est mise à la disposition des autorités compétentes locales, le second exemplaire de la déclaration du capitaine visée au paragraphe 1 de cet article, est remise auxdites autorités. En vue d'assurer la remise de cette personne aux autorités compétentes, il est fait appel à la collaboration des autorités consulaires qui représentent les intérêts luxembourgeois, si celles-ci sont disponibles.

4) Toute infraction aux dispositions du présent article est punie d'une amende de 500 euros à 20.000 euros.

Art. 46. Lorsqu'une personne est découverte à bord dans les conditions visées à l'article 45 et remise à l'autorité compétente conformément à ce même article, les frais d'entretien dans le port de débarquement ainsi que les frais éventuels de rapatriement sont à charge de l'armateur.

Si l'intéressé est entretenu dans un autre lieu que le port de débarquement, ou encore s'il est renvoyé à un autre Etat que celui dont il est le national, les frais d'entretien sont limités aux frais exposés durant une période de trois mois à dater de la mise à la disposition des autorités compétentes.

Les frais de renvoi sont également à charge de l'armateur.

Art. 47. Quiconque, à l'exception des agents de l'autorité, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, accoste un navire ou y amarre une embarcation, avant le licenciement de l'équipage de ce navire et malgré la défense du capitaine ou d'un officier du bord délégué par le capitaine, est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 1.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Quiconque, à bord d'un navire de mer, distribue ou vend des boissons alcooliques soit à l'équipage soit à toute autre personne se trouvant à bord, s'il n'y est autorisé par le capitaine du navire, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 1.000 euros.

Art. 48. ~~Tout capitaine qui laisse à terre, sans en aviser le commissaire aux affaires maritimes et l'autorité locale, un homme d'équipage malade ou blessé, ou ne lui procure pas, lorsqu'il y est tenu, le moyen d'assurer le traitement ou son rapatriement est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

~~La même peine est applicable au capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager malade ou blessé n'en a pas avisé le commissaire aux affaires maritimes et l'autorité locale.~~

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale.

Art. 49. Est puni d'une amende de 251 euros à 15.000 euros, le capitaine d'un navire qui appareille sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins de l'équipage.

En cas de récidive dans les deux années, à compter d'une première condamnation, l'emprisonnement de huit jours à six mois peut, de plus, être prononcé.

Art. 50. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 15.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine d'un navire qui embarque pour la consommation de son équipage des denrées alimentaires ou des boissons non conformes à la législation luxembourgeoise sur les denrées alimentaires.

Art. 51. Tout capitaine d'un navire qui s'oppose ou fait obstacle aux visites à bord des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission, est passible d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 52. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation prévues au ~~titre~~ livre 2 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et aux conventions y mentionnées, ainsi qu'aux règlements pris en leur exécution, sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice de peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

Art. 53. Si l'une des infractions prévues à l'article précédent ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart, a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, l'emprisonnement est de trois mois au moins et l'amende de 10.000 euros au moins.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a causé une pollution de la mer ou des côtes maritimes, ou entraîné la mort d'une ou de plusieurs personnes, ou causé à autrui une maladie ou une incapacité de travail personnel, le coupable est puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 20.000 euros à 25.000 euros.

Art. 54. Tout capitaine qui refuse d'obéir aux ordres des consuls ou des commissaires aux affaires maritimes ou de leurs délégués, ou qui les outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions, est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 55. Est puni d'une amende de 500 euros à 10.000 euros, tout capitaine dont le navire ne porte pas les marques extérieures d'identité requises pas les lois et règlements.

L'emprisonnement de huit jours à six mois peut, en outre, être prononcé contre le capitaine, qui, volontairement, efface, altère ou masque ces marques.

Art. 56. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui contrevient aux dispositions des articles 59, 61, 86, 87, 988 et 998 du code civil.

Art. 57. Celui qui se fait remettre ou fait dresser des documents de bord au moyen de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées, ou au moyen de fausses déclarations, est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 58. ~~Quiconque contrefait ou falsifie un livret de marin ou un document similaire ou fait usage d'un livret de marin ou de documents similaires contrefaits ou falsifiés est puni d'un emprisonnement d'un mois à un an.~~

Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées.

Art. 59. Tout capitaine qui, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, ne prête pas assistance à toute personne, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes en danger de se perdre, est puni d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros.

Art. 60. Tout capitaine qui, après un abordage, et autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour le navire ou pour les personnes embarquées, ne met pas en œuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers, est puni d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros.

Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui, après un abordage, omet de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Art. 61. Est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans, tout capitaine qui pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'abandonne sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage.

Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, néglige de sauver les personnes embarquées ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux.

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 euros à 12.500 euros, tout capitaine, qui, forcé d'abandonner son navire, n'est pas resté à bord le dernier.

Art. 62. Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire, qui, dans une intention frauduleuse, le détourne à son profit, est puni de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Est puni de la même peine tout capitaine qui, dans une intention criminelle ou à dessein de nuire, jette à la mer ou détruit, sans nécessité, tout ou partie du chargement, des vivres ou effets du bord, ou fait fausse route.

Art. 63. Tout capitaine ou pilote chargé de la conduite d'un navire qui, dans une intention criminelle l'échoue, le détruit ou le perd, ou l'endommage gravement par tout moyen autre que l'incendie, est puni des peines prévues aux articles 510, 511, 513, 514 et 516 du code pénal suivant les distinctions y établies.

Les personnes embarquées reconnues coupables de ces crimes encourent la peine immédiatement inférieure.

Les peines prévues à l'article 510 du code pénal sont applicables à quiconque ayant connaissance du caractère volontaire des faits visés à l'alinéa 1er du présent article, en a tiré un profit.

Les peines prévues à l'article 516 du code pénal sont applicables à ceux qui, dans une intention criminelle, provoquent ou instiguent les faits visés aux alinéas 1er et 2 du présent article.

Art. 64. Tout capitaine qui commet des actes de piraterie, est puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

Est considéré comme piraterie tout acte illicite de violence commis contre un autre navire ou des personnes à leur bord en haute mer ou contre un navire ou des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Les personnes embarquées coupables des mêmes faits sont punies de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Si, dans le cas des alinéas précédents, il y a homicide involontaire, la peine est celle de la réclusion de quinze à vingt ans.

S'il y a prise d'otage ou tentative d'homicide volontaire, les coupables sont punis de la réclusion à vie.

Art. 65. Est puni de la réclusion à vie, le capitaine qui volontairement livre son navire aux pirates.

Sont punis de la réclusion de quinze à vingt ans les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, livrent le navire aux pirates.

Section 3 – Des infractions perpétrées à l'encontre de la sécurité de la navigation des navires et des plates-formes-fixes situées sur le plateau continental.

Art. 65-1. 1) Est puni de la réclusion de dix à quinze ans, celui qui illicitement et intentionnellement :

a) S'empare d'un navire ou une plate-forme fixe ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ; ou

b) Accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord du navire ou d'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ou la sécurité de la navigation du navire ou de la plate-forme fixe ; ou

c) Détruit un navire ou une plate-forme fixe, ou cause soit à un navire ou à sa cargaison soit à une plate-forme fixe, des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ou de la plate-forme fixe ; ou

d) Place ou fait placer sur un navire ou sur une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit un dispositif ou une substance propre soit à les détruire soit à causer au navire ou à sa cargaison ou à la plate-forme fixe des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ou de la plate-forme fixe ; ou

e) Détruit ou endommage gravement des installations ou des services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement si l'un des actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ; ou

f) Communique une information qu'il sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire ; ou

g) Se sera rendu coupable d'une des infractions visées aux points a à f du présent paragraphe dès lors que cet acte a entraîné des coups et blessures simples.

2) Les infractions prévues aux articles 399 et 400 du Code pénal, qui présentent un lien de connexité avec une ou plusieurs des infractions reprises au paragraphe 1er, points a) à f), sont punies de la réclusion de quinze à vingt ans.

L'infraction prévue à l'article 401 du Code pénal, qui présente un lien de connexité avec une ou plusieurs desdites infractions du paragraphe 1er, est punie de la réclusion de vingt à trente ans.

L'homicide volontaire qui présente un lien de connexité avec une ou plusieurs desdites infractions est puni de la réclusion à vie.

TITRE 2. –

De la juridiction.

Chapitre 1er.– *De la juridiction en matière de discipline.*

Art. 66. Le droit de statuer sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué, tant en mer que dans les ports, au capitaine du navire.

Art. 67. Les décisions du capitaine peuvent être attaquées par un recours porté devant le commissaire aux affaires maritimes.

Chapitre 2.– *De la compétence des juridictions.*

Art. 68. Les infractions commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché.

Les chambres criminelles et correctionnelles du tribunal d'arrondissement de Luxembourg connaissent des crimes et délits commis à bord d'un navire luxembourgeois.

Le tribunal de police de Luxembourg connaît des contraventions commises à bord d'un navire luxembourgeois.

Art. 68-1. Les infractions visées à l'article 65-1, commises « à l'encontre d'un navire » battant pavillon luxembourgeois, sont assimilés aux infractions commises « à bord » d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Art. 69. Peut être poursuivi au Grand-Duché, tout capitaine ou homme d'équipage d'un navire luxembourgeois qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une infraction au présent code.

Peut de même être poursuivi au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 19, 20, 23, 32, 33, ~~41~~, 43, 44, 47, 57, 58 et 65-1 du présent code et à l'article 3.1.1-17 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Les poursuites visées au présent article peuvent avoir lieu même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du Grand-Duché.

Art. 69-1. Toute personne qui sera rendue coupable à l'étranger d'une des infractions prévues à l'article 65-1 sera poursuivie et jugée au Grand-Duché, lorsqu'une demande d'extradition est introduite et que l'intéressé n'est pas extradé.

Art. 70. Si le fait déféré à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement de Luxembourg ne constitue qu'une faute de discipline, le juge applique la peine disciplinaire.

TITRE 3.–

De la forme de procéder.

Chapitre 1er.– *De la forme de procéder en matière de fautes de discipline.*

Art. 71. La personne poursuivie est informée des griefs formulés contre elle.

Avant de statuer, le capitaine la met à même d'expliquer, oralement ou par écrit, ses actes et les mobiles de sa conduite. Si elle le demande, ses explications font l'objet d'un procès-verbal.

Le prononcé de toute peine disciplinaire est communiqué au coupable, oralement ou par écrit, avec indication de la faute retenue, et relaté dans le registre de bord. La communication de la décision est attestée dans le registre de bord par le coupable et le capitaine. Si le coupable refuse de signer, il en est fait mention.

L'extrait afférent du livre de bord est communiqué au commissaire aux affaires maritimes. En cas de retenue de salaire ou de traitement, le commissaire aux affaires maritimes en informe l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Art. 72. La peine disciplinaire prononcée devient exécutoire avec sa communication au coupable.

Le droit d'exécution appartient au capitaine.

Art. 73. Dans les dix jours qui suivent son arrivée au prochain port, le coupable peut former par écrit un recours devant le commissaire aux affaires maritimes.

Le recours n'a pas d'effet suspensif.

Si le requérant le demande, il est entendu oralement par le commissaire aux date et lieu fixés par celui-ci.

Le requérant peut se faire assister d'un avocat de son choix.

Le commissaire statue par une décision motivée qui est communiquée au requérant.

Si un recours contre une décision de retenue de salaire ou de traitement est reconnu fondé, les montants déjà retenus sont restitués.

Chapitre 2.– *De la forme de procéder en cas d'infraction pénale.*

Art. 74. Lorsqu'une infraction pénale a été commise à bord du navire, le capitaine procède aussitôt à une enquête.

A cet effet il entend les témoins ainsi que la personne suspecte et entreprend tous les actes de l'enquête qui ne supportent aucun retard.

Le capitaine peut faire opérer une fouille des passagers et des hommes d'équipage et procéder à la saisie des objets pouvant servir de preuve.

Le capitaine dresse un rapport sur les actes d'enquête auxquels il a procédé et sur le résultat de ses recherches. Il adresse ce rapport, signé par lui, ainsi que le procès-verbal d'audition des témoins et du suspect et les pièces à conviction sans retard au commissaire aux affaires maritimes qui les transmet au procureur d'Etat près du tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

Art. 75. En cas de crime ou de délit commis à bord d'un navire, le capitaine peut faire arrêter provisoirement le suspect. Dans ce cas il doit en informer sans délai le commissaire aux affaires maritimes qui en réfère immédiatement au procureur d'Etat.

Si le procureur d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de maintenir le suspect en détention provisoire, il ordonne la mise en liberté. Le capitaine doit exécuter l'instruction afférente.

Au cas où le procureur d'Etat estime qu'il y a lieu de maintenir le suspect en détention provisoire, il doit requérir un mandat de détention provisoire auprès du juge d'instruction. Au cas où un tel mandat est décerné par le juge d'instruction, il est porté dans les meilleurs délais à la connaissance du capitaine et du suspect.

Art. 76. Lorsqu'un crime ou délit a été commis par le capitaine, ou avec sa complicité, les attributions dévolues par les articles précédents au capitaine, reviennent au premier officier.

Chapitre 3.– *Dispositions spéciales.*

Art. 77. *Abr. Implicitement (L. 13 juin 1994)*

Art. 78. Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent code, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger, pour le même fait, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

Art. 79. Les crimes et les délits prévus par le présent code se prescrivent selon le droit commun.

En matière disciplinaire, la prescription des poursuites est de six mois à compter du jour où la faute a été commise.

La prescription de la peine en matière disciplinaire est d'une année.

Art. 80. Lorsque la retenue de salaire ou de traitement prononcée en vertu du présent code ne peut être opérée sur des gages déjà acquis, elle est imputée sur les gages ultérieurs dus par suite d'un engagement subséquent à l'homme d'équipage coupable.

Le produit des retenues sur les traitements et les salaires opérées en vertu du présent code revient au Trésor.

…

*

LOI DU 23 SEPTEMBRE 1997

portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

Art. 1er – *Définitions*

Pour les besoins de l'application de la présente loi, on entend par:

1. Navigation de plaisance : Toute forme de navigation d'un bâtiment de plaisance à des fins sportives, récréatives et de loisirs.
2. Bâtiment de plaisance : Un bâtiment de plaisance désigne les bateaux de plaisance, les navires de plaisance et les menues embarcations de plaisance.
3. Bateau de plaisance : Le bateau de plaisance est une embarcation destinée à la navigation de plaisance en eaux intérieures.
4. Navire de plaisance : Le navire de plaisance est une embarcation destinée à la navigation de plaisance dans les eaux maritimes.
5. Menue embarcation de plaisance : Une menue embarcation de plaisance désigne les embarcations destinées à la navigation de plaisance qui de par leurs caractéristiques ne peuvent faire l'objet d'une immatriculation.
6. Registre : Le registre désigne le registre d'immatriculation des bateaux et des navires de plaisance qui contient les informations relatives à l'immatriculation prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.
7. Immatriculation : Un navire ou un bateau de plaisance est immatriculé au registre lorsque les mentions prévues par la loi y sont apposées et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.
8. Certificat d'immatriculation : Le certificat d'immatriculation est le document, délivré par le ministre ayant les transports dans ses attributions, après l'accomplissement de la procédure d'immatriculation et qui vaut autorisation de naviguer sous pavillon luxembourgeois.
9. Identification : L'identification est l'opération par laquelle une menue embarcation de plaisance est inscrite sur le registre d'identification.
10. Nationalité du navire de plaisance : Un navire de plaisance est de nationalité luxembourgeoise lorsqu'il est immatriculé au registre.
11. Pavillon luxembourgeois : Le pavillon luxembourgeois est le pavillon tel que défini à l'article 4 de la loi modifiée du 23 juin 1972 sur les emblèmes nationaux. Il se compose d'une laize de tissus aux proportions de 7 à 5 comportant un burelé d'argent et d'azur de dix pièces au lion rampant de gueules, orienté vers la hampe, couronné, armé et lampassé d'or, la queue fourchue et passée en sautoir. La description du revers correspond à celle de l'avers.
12. Port d'attache : Le lieu de rattachement fixe où sont rassemblées les informations relatives à l'immatriculation des bateaux et navires de plaisance.
13. Ministre: Par ministre on entend dans la suite du texte le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions.

TITRE 1er –

Dispositions relatives à l'immatriculation et à l'identification

Art. 2 – *Création du registre*

1) Il est créé un registre public des bâtiments de plaisance battant pavillon luxembourgeois, nommé ci-après „registre".

Ce registre est placé sous l'autorité du ministre.

Le registre est divisé en deux sections:

– La section fluviale est destinée à l'immatriculation des bateaux de plaisance se livrant exclusivement à une navigation fluviale ou stationnant en eaux intérieures. Elle comprend également les menues embarcations de plaisance identifiées selon une procédure déterminée par règlement grand-ducal.

– La section maritime est destinée à l'immatriculation des navires de plaisance se livrant à une navigation maritime et fluviale ou stationnant en eaux maritimes.

2) Un règlement grand-ducal établira les conditions selon lesquelles le registre est tenu.

Art. 3 – *Champ d'application*

1) Peuvent être immatriculés au registre des bateaux et des navires de plaisance appartenant, pour plus de la moitié en propriété à un ou plusieurs ressortissants de l'Union européenne, ou à une ou plusieurs personnes morales ayant leur siège social dans un Etat membre de l'Union européenne, disposant d'un établissement à Luxembourg.

2) Peuvent être immatriculés:

– les bateaux et navires de plaisance d'une longueur de coque de sept mètres ou plus,
– les bateaux et navires de plaisance mesurant moins de sept mètres lorsqu'ils disposent d'une cabine habitable,
– les bateaux et navires de plaisance à moteur développant une puissance supérieure à 7,35 KW.

3) Les menues embarcations de plaisance qui ne répondent pas aux critères définis au paragraphe qui précède, peuvent faire l'objet d'une procédure d'identification visée à l'article précédent.

4) Le règlement grand-ducal visé au paragraphe 3 ci-dessus pourra dispenser certaines catégories de menues embarcations de la procédure d'identification.

Art. 4 – *Procédure d'immatriculation*

La demande d'immatriculation ou d'identification est à introduire par le ou les propriétaires auprès du ministre en utilisant un formulaire mentionné au paragraphe 3 ci-dessous.

1) La demande d'immatriculation indiquera notamment:

a. les nom, prénoms, date de naissance, domicile et résidence du ou des propriétaires et, s'il s'agit de personnes morales, le nom, le siège social et l'adresse de l'établissement au Luxembourg et, le cas échéant, les nom, prénoms, domicile et résidence des personnes autorisées à engager le ou les propriétaires et les pouvoirs de celles-ci ;
b. le nom du bateau ou navire de plaisance;
c. la date d'achèvement et le lieu de construction du bateau ou navire de plaisance ainsi que le nom du constructeur;
d. la longueur, la largeur, le tirant d'eau ou le creux sur quille et le déplacement du bateau ou navire de plaisance;
e. le type de bateau ou navire de plaisance et le matériel de construction;
f. pour les voiliers, la surface vélique au près et le nombre de mâts; pour les bateaux ou navires de plaisance à propulsion mécanique, le nombre, la nature et la puissance des moteurs, un certificat de jaugeage, le cas échéant;
g. pour les bateaux ou les navires de plaisance munis d'installations de radiotéléphonie, l'indicatif d'appel;
h. une mention que le bateau ou le navire de plaisance est destiné à l'immatriculation à la section fluviale ou maritime.

2) A l'appui de la demande d'immatriculation, il y a lieu de joindre:

a. pour les personnes physiques, un certificat de nationalité ou une copie certifiée conforme du passeport ou de la carte d'identité du ou des propriétaires ;
b. pour les personnes morales, les statuts et s'il y a lieu l'extrait du registre de commerce;
c. le titre de propriété du navire de plaisance ou une facture acquittée;
d. éventuellement les données relatives à l'immatriculation précédente, respectivement une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le bateau ou le navire de plaisance était imma-

triculé. Tant que cette attestation fait défaut, l'immatriculation au registre portera une mention indiquant que les effets de l'immatriculation sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et un certificat d'immatriculation provisoire pourra seulement être délivré;

e. un certificat attestant l'existence d'un contrat d'assurance conforme à la présente loi;

f. un certificat de jaugeage, respectivement un permis de navigation si l'administration compétente en formule la demande.

3) Un formulaire unique pour l'immatriculation ou l'identification des bâtiments de plaisance sera établi par le ministre.

Art. 5 – *Mentions portées sur le registre*

Les bateaux et les navires de plaisance immatriculés portent un numéro d'ordre au registre.

Les indications suivantes sont portées sur le registre:

a. les nom, prénoms, date de naissance, domicile et résidence du ou des propriétaires et, s'il s'agit de personnes morales, le nom, le siège social et l'adresse de l'établissement au Luxembourg ainsi que les nom, prénoms, domicile et résidence des personnes autorisées à engager le ou les propriétaires du bateau ou navire de plaisance;

b. le nom du bateau ou navire de plaisance;

c. la date d'achèvement et le lieu de construction du bateau ou navire de plaisance ainsi que le nom du constructeur;

d. la longueur, la largeur, le tirant d'eau ou le creux sur quille et le déplacement du bateau ou navire de plaisance;

e. le type de bateau ou navire de plaisance et le matériel de construction;

f. pour les voiliers, la surface vélique au près et le nombre de mâts; pour les bateaux ou les navires de plaisance à propulsion mécanique, le nombre, la nature et la puissance des moteurs;

g. pour les bateaux ou les navires de plaisance munis d'installations de radiotéléphonie, l'indicatif d'appel.

Art. 6 – *Etablissement du certificat d'immatriculation et contenu de ce certificat*

1) Après l'immatriculation du bateau ou navire de plaisance au registre, le ministre délivre un certificat d'immatriculation au propriétaire ou aux propriétaires du bateau ou navire de plaisance.

2) Le certificat d'immatriculation atteste que le bateau ou le navire de plaisance a le droit et l'obligation de battre pavillon luxembourgeois.

Le certificat d'immatriculation sert à identifier le bateau ou le navire de plaisance par son numéro d'immatriculation. Il mentionne les données prévues à l'article 5 et indique le port d'attache et si le bateau ou le navire de plaisance est immatriculé à la section fluviale ou maritime.

La forme et le contenu du certificat d'immatriculation seront arrêtés par le ministre.

3) Le port d'attache des bateaux de plaisance est Grevenmacher. Le port d'attache des navires de plaisance est Luxembourg.

4) Toute modification concernant les mentions figurant au certificat d'immatriculation donne lieu à l'établissement d'un nouveau certificat.

Art. 7 – *Durée de validité du certificat d'immatriculation*

Le certificat d'immatriculation a une validité de cinq ans au maximum.

Aussi longtemps que les conditions dont dépend l'immatriculation du bateau ou navire de plaisance sont remplies, et qu'elles sont conformes aux prescriptions techniques prévues par les règlements d'exécution pris en vertu de la présente loi, le certificat d'immatriculation peut être, selon le cas, prorogé, ou remplacé.

Le certificat d'immatriculation perd sa validité avec son expiration ou avec la radiation du bateau ou navire de plaisance du registre. Il doit être immédiatement restitué au ministre.

Art. 8 – ***Modification des mentions figurant au registre***

Toute modification concernant les mentions figurant au registre doit être communiquée endéans les trente jours par le ou les propriétaires du bateau ou navire de plaisance au ministre qui en fera mention sur le registre. Si cette modification affecte les mentions portées sur le certificat d'immatriculation, un nouveau certificat est délivré.

Art. 9 – ***Radiation du bateau ou navire de plaisance***

Le bateau ou le navire de plaisance est radié du registre à la demande du ou des propriétaires. Celui-ci doit demander endéans les trente jours la radiation et restituer le certificat d'immatriculation lorsqu'il vend le bateau ou le navire de plaisance ou est privé de son pouvoir de disposition.

Les mêmes dispositions lui incombent en cas de perte, d'innavigabilité durable ou de saisie du bateau ou navire de plaisance.

Le ministre procède à la radiation d'office du bateau ou navire de plaisance du registre lorsque:

a) les conditions d'immatriculation ne sont plus remplies;

b) s'il est établi que le ou les propriétaires ont donné de fausses indications dans la demande d'immatriculation ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un certificat d'immatriculation;

c) le ou les propriétaires n'ont pas demandé la radiation dans les cas visés à l'alinéa 1er ci-dessus;

d) la modification d'une mention portée au registre devant être notifiée n'a pas été communiquée;

Le ministre pourra radier le bateau ou le navire de plaisance lorsque le ou les propriétaires ou le conducteur a enfreint aux dispositions de la présente loi ou de ses règlements d'exécution.

Art. 10 – ***Effets de l'immatriculation***

L'immatriculation au registre ne touche que la nationalité du navire de plaisance et n'a aucun effet sur la propriété et les droits réels le grevant, sans préjudice des dispositions des titres 2 et 3 ci-après.

Les bateaux ou les navires de plaisance immatriculés sont tenus d'arborer le pavillon luxembourgeois.

Il est interdit de battre pavillon luxembourgeois sans être en possession du certificat d'immatriculation en cours de validité. Le certificat d'immatriculation doit pouvoir être produit à toute réquisition des agents luxembourgeois ou étrangers chargés du contrôle.

Tout bateau ou navire de plaisance doit afficher sur sa coque son port d'attache.

Les bateaux de plaisance doivent en outre porter le numéro d'immatriculation figurant au certificat d'immatriculation selon les usages en vigueur.

Art. 11 – ***Nom du bateau et du navire de plaisance***

Chaque bateau ou navire de plaisance porte un nom qui doit être inscrit visiblement sur le bateau ou le navire de plaisance selon les usages en vigueur. Le nom du bateau ou navire de plaisance doit se distinguer nettement de celui des autres bateaux ou navires de plaisance antérieurement immatriculés.

Les annexes aux bateaux et navires de plaisance doivent porter de façon clairement visible la mention: „Annexe de", suivi du nom du bateau ou navire de plaisance.

Art. 12 – ***Taxes***

Un règlement grand-ducal déterminera les taxes à percevoir lors de la présentation:

a) d'une demande en obtention d'un certificat d'immatriculation d'un bateau ou navire de plaisance;

b) d'une demande en prolongation ou radiation d'une immatriculation;

c) d'une demande en obtention d'un double d'un certificat d'immatriculation;

d) d'une demande de consultation des informations figurant au registre d'immatriculation;

e) d'une demande pour établir et délivrer des documents;

f) d'une demande d'identification d'une menue embarcation de plaisance;

g) d'une demande d'identification d'une menue embarcation, telle que définie dans le règlement grand-ducal modifié du 17 février 1987 sur l'identification des bâtiments de plaisance.

Aucune taxe n'est perçue à charge des administrations de l'Etat et des communes lors de la présentation d'une des demandes prévues ci-avant.

Un règlement grand-ducal pourra en outre fixer les modalités d'une taxe annuelle, dite taxe de circulation, due par le ou les propriétaires d'un bateau ou navire de plaisance immatriculé au registre.

Ces taxes considérées individuellement ne pourront pas dépasser le montant de 3.718,40 euros.

Art. 13.– ***Obligation d'immatriculation ou d'identification***

Il est interdit à tout ressortissant luxembourgeois ou toute personne résidant au Grand-Duché de Luxembourg de conduire un bâtiment de plaisance qui ne soit pas régulièrement immatriculé ou identifié.

TITRE 2 –

De la navigation de plaisance fluviale

Art. 14 – ***Navigabilité***

Les règles relatives ~~à la construction~~, à l'équipement et à la navigabilité des bateaux de plaisance sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 15 – ***Règles de navigation***

La réglementation relative à la police et à la sécurité sur les cours et plans d'eau s'applique aux bâtiments de plaisance sans distinction quant à la qualification administrative opérée à l'article 2 de la présente loi.

Les bâtiments de plaisance luxembourgeois et étrangers stationnant ou circulant sur les cours et plans d'eau du Grand-Duché, sont soumis à la législation applicable en matière de police et de sécurité.

Art. 16.– ***Assurance responsabilité civile***

Le ou les propriétaires ou le conducteur d'un bateau de plaisance doit conclure et maintenir une assurance responsabilité civile auprès d'une société d'assurances qui couvre sa responsabilité pour la conduite et l'exploitation du bateau de plaisance.

Un règlement grand-ducal déterminera les modalités et l'étendue de l'assurance.

Art. 17.– ***Responsabilité***

A moins que la loi n'en dispose autrement, le conducteur d'un bâtiment de plaisance stationné ou circulant sur les cours et plans d'eau du Grand-Duché de Luxembourg répond des dommages occasionnés par le bâtiment de plaisance selon les règles du droit commun.

Art. 18.– ***Contrôle et constat***

Les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des agents de la police générale et locale, soit des agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions les agents de surveillance prémentionnés ont qualité d'officier de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.

S'il est constaté qu'un bâtiment de plaisance n'est pas conforme à la réglementation ou qu'il présente un danger pour la circulation ou les occupants, les agents prémentionnés peuvent prononcer son immobilisation en un lieu de stationnement approprié avec interdiction temporaire de poursuivre la route.

Le permis de navigation du conducteur doit se trouver à bord. Il doit être présenté à toute réquisition aux agents des autorités compétentes.

Art. 19.– ***Droit applicable***

1) Les bateaux de plaisance immatriculés au registre et circulant à l'étranger restent soumis aux dispositions des titres 1, 2 et 4 de la présente loi.

2) Par dérogation à la limite de tonnage fixée à l'article 620 du Code de procédure civile il sera procédé conformément à cet article en cas de saisie d'un bâtiment de plaisance.

Art. 20.– ***De l'équipage***

L'équipage engagé par le ou les propriétaires d'un bateau de plaisance est soumis aux dispositions du droit du travail et du Code des assurances sociales luxembourgeois.

Art. 21.– ***Exploitation commerciale***

L'exploitation commerciale des bâtiments de plaisance sur les cours et plans d'eau est soumise à autorisation du ministre. Les conditions de sécurité et de police sont fixées par règlement grand-ducal. L'exploitant commercial doit se soumettre à ces conditions sous peine d'application des pénalités prévues à l'article 37 de la présente loi.

La mise à l'eau ainsi que la sortie de ces bâtiments ne pourra avoir lieu qu'à des embarcadères dûment approuvés par le ministre ayant les travaux publics dans ses attributions.

TITRE 3 –

De la navigation de plaisance maritime

Art. 22 – ***Navigabilité***

1) Le navire de plaisance doit être en mesure de tenir la mer, être construit et équipé de manière adéquate.

Un ou plusieurs règlements grand-ducaux établiront les règles relatives à la construction et à la navigabilité des navires de plaisance.

Le ministre pourra émettre des prescriptions complémentaires relatives à l'équipement des navires de plaisance et les conditions de navigation en mer, lorsque la spécification du navire de plaisance ou l'utilisation de celui-ci le requièrent au regard des conditions de sécurité.

2) Les menues embarcations de plaisance telles que définies à l'article 1er et régulièrement identifiées sont autorisées à naviguer dans les eaux maritimes jusqu'à une distance de deux milles nautiques des côtes, sans préjudice de l'application de la législation de l'Etat côtier.

Art. 23 – ***Règles de navigation***

La Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages, telle que modifiée (Colreg 1972), est applicable à la conduite des navires de plaisance naviguant en mer.

Art. 24 – ***Assurance responsabilité civile***

Le ou les propriétaires ou le conducteur d'un navire de plaisance luxembourgeois doit conclure et maintenir une assurance responsabilité civile auprès d'une société d'assurances qui couvre sa responsabilité pour la conduite et l'exploitation du navire de plaisance.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du ou des propriétaires, du conducteur du navire de plaisance ainsi que des personnes pour lesquelles le ou les propriétaires sont responsables.

L'assurance doit couvrir les droits à indemnisation des personnes lésées au moins jusqu'à concurrence des montants suivants:

a. s'il y a une limitation légale de la responsabilité, au moins jusqu'à concurrence de la limite fixée;

b. dans les autres cas, à raison des montants fixés par règlement grand-ducal.

Art. 25 – ***Responsabilité***

Le conducteur d'un navire de plaisance luxembourgeois répond des dommages occasionnés à des tiers par l'exploitation du navire de plaisance selon les dispositions du droit commun sans préjudice de l'application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature (Bruxelles, 10 octobre 1957) et du Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979).

Art. 26 – *Contrôle*

Pour les besoins de l'application du présent titre, le Commissaire aux affaires maritimes exerce ses fonctions de contrôle et autres attributions conformément aux articles ~~2 et 66 à 71~~ 0.2.0-1 et 2.0.0-7 et suivants de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 27 – *Droit applicable*

Pendant que le navire de plaisance est immatriculé au registre, il est soumis aux lois et juridictions du Grand-Duché de Luxembourg, sans préjudice de l'application des dispositions des conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie.

Lorsqu'un navire de plaisance luxembourgeois est impliqué dans un abordage ou autre événement de navigation en mer, les conventions suivantes sont applicables:

– Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage (Bruxelles, 10 mai 1952);
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation (Bruxelles, 10 mai 1952);
– Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910, (Abordage 1910).

Art. 28 – *De l'équipage*

Lorsque le propriétaire d'un navire de plaisance engage, pour le conduire, un conducteur, des officiers ou des marins avec lesquels s'établissent des rapports de service, les dispositions du ~~titre 3 et du titre 4~~ livre 3 et du livre 4 sauf exemptions de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois sont applicables.

Art. 29 – *Exploitation commerciale*

L'exploitation commerciale des navires de plaisance est sujette à autorisation du ministre.

Celui-ci peut autoriser des entreprises maritimes, telles que définies au titre 10 de la loi du 17 juin 1994 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, à exploiter des navires de plaisance ~~de moins de 25 tonneaux de jauge~~ d'une jauge brute de moins de 200. Un règlement grand-ducal arrêtera dans ce cas les conditions techniques d'exploitation des navires de plaisance.

Art. 30 – *Application du code disciplinaire et pénal pour la marine*

Les dispositions de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande s'appliquent par analogie aux navires de plaisance.

Les dispositions y visées mentionnant le capitaine s'appliquent au conducteur du navire de plaisance.

Lorsque le conducteur du navire de plaisance quitte le navire ou se trouve empêché de remplir les fonctions lui dévolues par la loi, celles-ci incombent de plein droit au membre de l'équipage le plus expérimenté.

TITRE 4 –

Du permis de navigation

Art. 31 – *Le permis de navigation*

1) Il est institué un permis de navigation obligatoire pour la conduite des bateaux et navires de plaisance battant pavillon luxembourgeois dénommé ci-après permis.

2) Sans préjudice des dispositions des conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie, il est interdit de conduire un bateau ou navire de plaisance battant pavillon luxembourgeois sans être titulaire du permis luxembourgeois valable ou d'un permis reconnu équivalent. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes conduisant un bateau ou navire de plaisance dans le cadre d'une action de sauvetage. Le conducteur d'un bateau ou navire de plaisance, titulaire du permis peut momentané-

ment en confier la conduite à une personne ne disposant pas du permis sous sa vigilance directe et sous sa propre responsabilité.

3) Lorsque le ou les propriétaires ou détenteurs du bateau ou navire de plaisance le confient à un tiers, ils doivent s'assurer que celui-ci est détenteur d'un permis valable.

4) Le permis comprendra plusieurs catégories suivant le type de bateau ou de navire de plaisance ou les zones de navigation en eaux intérieures ou maritimes.

Un règlement grand-ducal pourra étendre l'obligation du permis à la conduite de certaines catégories de menues embarcations de plaisance de même qu'il pourra dispenser de l'obligation du permis certaines catégories de bateaux ou de navires de plaisance.

Art. 32 – ***Autorité compétente et organisation administrative***

1) Le permis est délivré par le ministre.

2) Il est institué une Commission de la navigation de plaisance, dont les membres sont nommés par le ministre; cette commission a notamment pour mission:

– de proposer le programme des matières à enseigner;
– d'établir un catalogue officiel des questions d'examen;
– de fixer les dates et les lieux de l'examen;
– de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves;
– et de faire au ministre toute proposition relative à la navigation de plaisance.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants des associations nautiques et comptera six membres au moins.

La Commission se dotera de son règlement intérieur.

3) Si la conduite d'un navire de plaisance requiert du conducteur la détention d'un brevet de capacité requis par la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille (STCW 1978), le ministre peut délivrer ce brevet conformément à cette convention.

Art. 33 – ***Préparation à l'examen***

Le ministre est habilité à confier la préparation à l'examen du permis à un ou plusieurs organismes privés.

Sont fixées par règlement grand-ducal:

a) les conditions auxquelles doivent se soumettre ces organismes en vue de la préparation à l'examen du permis et le déroulement de l'examen;
b) les taxes à percevoir en vue de l'examen des candidats au permis, qui ne pourront dépasser le montant de 247,89 euros;
c) les différentes catégories de permis;
d) les modalités de la reconnaissance des permis et des certificats de voile ou de l'endossement des permis étrangers;
e) les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du permis;
f) les conditions médicales à remplir par les conducteurs de bateaux et de navires de plaisance.

Sont fixés par le ministre:

a) les modalités de délivrance du certificat médical pour l'obtention du permis;
b) les matières de l'examen auquel les candidats doivent se soumettre;
c) les modèles types de permis.

Art. 34 – ***Modalités du permis***

Sans préjudice d'autres dispositions légales ou réglementaires régissant l'âge requis pour conduire un bâtiment de plaisance, l'âge limite pour l'obtention du permis est fixé à seize ans.

L'obtention du permis est sujette à la réussite à un examen et à la remise d'un certificat médical attestant un état de santé satisfaisant pour la conduite d'un bâtiment de plaisance.

Art. 35 – ***Motifs de refus du permis***

Le ministre peut refuser l'octroi du permis, le retirer, refuser sa restitution, son renouvellement ou son endossement dans les cas suivants:

a) en cas d'échec à l'examen;

b) si l'intéressé refuse d'exécuter la décision du ministre l'invitant à produire un certificat médical récent;

c) s'il a fait une fausse déclaration ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de navigation, son renouvellement ou sa transcription.

Art. 36 – Examen complémentaire

Le ministre peut faire dépendre la restitution d'un permis retiré ainsi que la mainlevée d'un refus de renouvellement ou d'endossement de la réussite de l'intéressé à un examen.

TITRE 5 –

Pénalités

Art. 37 – 1) Les infractions aux dispositions des articles 7, 4e alinéa, dernière phrase, 8, 9, 1er alinéa, 10, alinéas 2 à 5, 11, 18, 4e alinéa, 21, 2e alinéa, et 30 de la présente loi sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

2) Les infractions aux dispositions des articles 13, 16, 18, 3e alinéa, 24 et 31, alinéas 2 et 3 de la présente loi sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 250 à 2.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux règles de la navigation telles que définies par la Convention Colreg visée à l'article 23 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende 750 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par d'autres dispositions.

3) Retrait du permis

a) Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions aux dispositions de la présente loi ou aux dispositions de la Convention modifiée sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages (Colreg 1972) ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions, pourra prononcer une interdiction de conduire un bâtiment de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.

Cette interdiction peut également être prononcée à l'égard des mineurs ayant atteint l'âge de seize ans lorsqu'ils comparaissent devant le tribunal de la jeunesse.

b) L'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de la chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

L'interdiction de conduire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté.

c) L'interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction sur requête du procureur d'Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi, aux dispositions de la Convention modifiée sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages (Colreg 1972), ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions.

d) L'ordonnance du juge d'instruction prononçant une interdiction de conduire produira ses effets à partir du jour de la notification qui en aura été faite.

e) Toutefois, en cas de condamnation à l'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse, nonobstant appel, lorsque par l'imputation de l'interdiction provisoire déjà subie, l'interdiction prononcée par la juridiction de jugement sera apurée. Si la juridiction de jugement ne prononce pas d'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse immédiatement et nonobstant appel.

f) En cas d'interdiction par la juridiction de jugement, la durée d'interdiction provisoire déjà subie est imputée de plein droit sur l'interdiction prononcée par jugement ou arrêt.

g) Les interdictions de conduire à raison de plusieurs infractions à la présente loi et à la réglementation prise en exécution de la Convention modifiée sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages (Colreg 1972) ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions seront toujours cumulées.

h) Si par suite de concours d'infractions, les peines privatives de liberté et les amendes prévues par la présente loi et la Convention modifiée sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages (Colreg 1972) ne sont pas prononcées, l'interdiction de conduire l'est néanmoins dans les conditions qui sont déterminées par la présente loi.

i) L'interdiction de conduire emporte retrait des permis nationaux délivrés par le ministre ou des endossements de permis étrangers. Les modalités de ce retrait sont déterminées par règlement grand-ducal.

j) Le refus ou le retrait d'un permis ordonné par décision administrative s'applique aux permis nationaux ou des endossements de permis étrangers délivrés par le ministre. Ce refus ou ce retrait emporte l'interdiction de conduire un bâtiment de plaisance luxembourgeois. Ils valent même à l'égard de titulaires de certificats de capacité nationaux et étrangers.

k) En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le permis qui se trouve en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure. Le refus de remettre le permis ou l'endossement du permis étranger aux agents chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 250 à 2.500 euros.

l) Toute personne qui conduit un bâtiment de plaisance en étant frappée d'une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire ou d'une décision administrative est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de dix mille et 250 à 2.500 euros ou à une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines tout propriétaire ou détenteur d'un bâtiment de plaisance qui fait ou laisse conduire ce bâtiment sur les voies et plans d'eau par une personne frappée d'une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire ou d'une décision administrative.

Si toutefois le conducteur du bâtiment de plaisance est en possession d'un permis périmé, les peines qui précèdent sont réduites à une amende de 25 à 250 euros.

m) Le juge qui prononce une interdiction de conduire d'une durée effective de six mois au moins peut par la même décision ordonner que la restitution du permis se fasse seulement si son titulaire a réussi à un nouvel examen.

4) Confiscation

Les agents de la gendarmerie ou de la police ainsi que les agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le bâtiment susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne pourra être maintenue que si elle est validée dans les cinq jours par ordonnance du juge d'instruction.

5) Demande en mainlevée des saisies et des interdictions de conduire

La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire prononcées par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

1° à la chambre du conseil, pendant l'instruction;

2° au tribunal correctionnel, lorsque celui-ci se trouve saisi par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;

3° à la Cour supérieure de justice, section correctionnelle, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

La demande en mainlevée sera introduite, instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du bâtiment.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment de plaisance conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la Caisse de consignations pour être substitué au bâtiment saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

6) Délit de fuite

Tout usager de la voie ou d'un plan d'eau qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si l'accident ne lui est pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 250 à 2.500 euros ou d'une de ces peines seulement.

7) Règlements d'exécution

Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi pourront fixer, en cas d'infraction aux règles y édictées, des peines d'emprisonnement d'une durée de huit jours à un an et d'amende de 250 à 2.500 euros ou une de ces peines seulement.

TITRE 6 –

Dispositions abrogatoires, modificatives et transitoires

Art. 38. – ***Modifications de certaines dispositions légales en matière de navigation intérieure***

a. L'article 1 er de la loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est remplacé par le texte suivant:

« Art 1er. Tout bateau, y compris les dragues et les bacs, d'un tonnage égal ou supérieur à vingt tonnes, respectivement égal ou supérieur à vingt mètres de longueur de la coque, gouvernail et beaupré non compris, circulant au Grand-Duché de Luxembourg doit être jaugé et immatriculé conformément aux dispositions de la présente loi. Il ne peut faire l'objet de deux ou plusieurs immatriculations.

L'obligation de faire jauger et immatriculer un bateau incombe à son ou à ses propriétaires. Est toutefois dispensé de l'obligation d'être jaugé et immatriculé le bateau acquis ou construit à l'étranger qui fait son premier voyage pour rejoindre le bureau où il doit être immatriculé sur autorisation du ministre. »

b. L'article 2 de la loi du 14 juillet 1966 prémentionnée est remplacé par le texte suivant:

« Art. 2. Peuvent être immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg les bateaux appartenant pour plus de la moitié en propriété à des ressortissants de l'Union européenne ou à des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un Etat membre de l'Union européenne à condition que tout ou du moins une partie significative de la gestion du bateau soit effectuée à partir du Luxembourg. Il est interdit à tout ressortissant luxembourgeois ou toute personne résidant au Luxembourg de conduire ou laisser conduire un bateau qui ne soit pas régulièrement immatriculé. »

c. Le point 3) du 1 er alinéa de l'article 9 de la loi du 14 juillet 1966 prémentionnée est remplacé par la disposition suivante:

« 3) d'un certificat de jaugeage et de tout autre certificat ou document prescrit par la législation en vigueur. »

d. L'article 21 de la loi du 14 juillet 1966 prémentionnée est remplacé par la disposition suivante:

« Art. 21. L'acquisition des bateaux prévus aux articles 1 et 2 ci-dessus doit être constatée par acte authentique. »

e. Les termes «bateaux d'un tonnage égal ou supérieur à vingt tonnes» figurant aux articles 11, 16, 22, 24, 37 et 50 de la loi du 14 juillet 1966 prémentionnée sont remplacés par les termes «bateaux visés aux articles 1 er et 2 de la présente loi.»

L'article 1er de la loi du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est remplacé par le texte suivant:

« Les règlements et décisions de la Commission de la Moselle instituée par la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République Française au sujet de la canalisation de la Moselle signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et tels que ces règlements et décisions ont été publiés au Mémorial, sont applicables à la navigation sur la Moselle et aux parties navigables de la Sûre.

L'autorité compétente au sens de ces règlements et décisions est le Service de la navigation créé par la loi du 28 juillet 1973.

Les prescriptions de caractère temporaire que cette autorité compétente est amenée à prendre, dans des cas spéciaux, conformément aux règlements et décisions prévus à l'alinéa 1er du présent article sont publiées par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse. »

L'alinéa 1er de l'article 5 de la loi du 28 juin 1984 prémentionnée est remplacé par le texte suivant:

« Les infractions aux dispositions des règlements et décisions de la Commission de la Moselle commises en navigation sur la Moselle et sur les parties navigables de la Sûre, ainsi que les infractions aux règlements grand-ducaux à édicter en vertu des articles 2 et 3 sont punies d'une amende de 25 à 3.125 euros. »

L'article 5 de la loi prémentionnée est remplacé par les dispositions suivantes:

« En cas de contraventions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution, les membres de la gendarmerie habilités par le chef de la gendarmerie, les membres de la police habilités par le directeur de la police et les agents de surveillance du Service de la navigation désignés par le ministre des Transports peuvent donner un ou plusieurs avertissements taxés si le contrevenant verse immédiatement entre leurs mains une taxe dont le ou les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant peut s'en acquitter dans le délai imparti par sommation écrite ou orale du fonctionnaire ayant constaté la ou les contraventions, dans le bureau de gendarmerie ou de police désigné par ce fonctionnaire ou au Service de la navigation ou par versement ou virement de la taxe sur un des comptes chèques postaux ou bancaires spécialement ouverts à cet effet au nom de la gendarmerie, de la police ou du Service de la navigation.

Il est donné autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. Cependant, lorsque le même fait constitue plusieurs contraventions, l'avertissement taxé dont le montant est le plus élevé est seul donné.

Le versement ou le virement de la taxe dans un délai de trente jours, à compter de la constatation de l'infraction, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquittement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal:

1° si le contrevenant est âgé de moins de dix-huit ans,

2° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel,

3° si le contrevenant ne s'est pas acquitté de la ou des taxes dans le délai imparti,

4° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser 148,74 euros.

Le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 1er détermine les modalités d'application des dispositions du présent article.

Le même règlement établit un catalogue groupant les contraventions suivant les différents montants des taxes à percevoir.

Si le contrevenant ne s'acquitte pas de l'avertissement sur le lieu même de l'infraction, il peut lui être enjoint, de l'accord du procureur d'Etat, de verser aux membres de la gendarmerie, aux membres de la police et aux agents de surveillance du Service de la navigation une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application; le montant de cette somme est fixé au double de la somme prévue pour l'avertissement taxé.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde, le bâtiment, établissement et matériel flottant de quelque nature qu'il soit, conduit par le contrevenant peut être retenu. Le conducteur contrevenant et le ou les propriétaires ou détenteurs d'un bâtiment, établissement ou matériel flottant sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

L'article 14 de la loi du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle est remplacé par les dispositions suivantes:

« En cas de contraventions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution, les membres de la gendarmerie habilités par le chef de la gendarmerie, les membres de la police habilités par le directeur de la police et les agents de surveillance du Service de la navigation désignés par le ministre des Transports peuvent donner un ou plusieurs avertissements taxés si le contrevenant verse immédiatement entre leurs mains une taxe dont le ou les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant peut s'en acquitter dans le délai imparti par sommation écrite ou orale du fonctionnaire ayant constaté la ou les contraventions, dans le bureau de gendarmerie ou de police désigné par ce fonctionnaire ou au Service de la navigation ou par versement ou virement de la taxe sur un des comptes chèques postaux ou bancaires spécialement ouverts à cet effet au nom de la gendarmerie, de la police ou du Service de la navigation.

Il est donné autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. Cependant, lorsque le même fait constitue plusieurs contraventions, l'avertissement taxé dont le montant est le plus élevé est seul donné.

Le versement ou le virement de la taxe dans un délai de trente jours, à compter de la constatation de l'infraction a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquittement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal:

1° si le contrevenant est âgé de moins de dix-huit ans,

2° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel,

3° si le contrevenant ne s'est pas acquitté de la ou des taxes dans le délai imparti,

4° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser 148,74 euros.

Le règlement grand-ducal prévu à l'alinéa 1er détermine les modalités d'application des dispositions du présent article.

Le même règlement établit un catalogue groupant les contraventions suivant les différents montants des taxes à percevoir.

Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux membres de la gendarmerie, aux membres de la police et aux agents de surveillance du Service de la navigation une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application; le montant de cette somme est fixé au double de la somme prévue pour l'avertissement taxé.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde, le bâtiment, établissement et matériel flottant de quelque nature qu'il soit, conduit par le contrevenant

peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de 48 heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le ou les propriétaires ou détenteurs d'un bâtiment, établissement ou matériel flottant sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

Art. 39. – ***Mesures transitoires relatives à l'immatriculation et à l'identification***

Les propriétaires des bateaux ou navires de plaisance tels que définis à l'article 1er disposent d'une année à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi pour se conformer aux dispositions de celle-ci en adaptant leur immatriculation ou identification en conséquence.

Passé ce délai et après mise en demeure par lettre recommandée, il sera procédé à la radiation d'office du registre d'identification telle que définie à l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 17 février 1987 sur l'identification des bâtiments de plaisance et à l'immatriculation visée à l'article premier de la loi du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale.

Art. 40. – ***Mesures transitoires relatives au permis***

Les titulaires de certificats de capacité valables émis par la Fédération luxembourgeoise de voile et le Motor Yacht Club du Luxembourg avant l'entrée en vigueur de la présente loi peuvent, pendant un délai d'une année à partir de son entrée en vigueur, solliciter un permis de la catégorie correspondante par dérogation à l'alinéa 2 de l'article 34. Le paiement des taxes afférentes est dû.

Les propriétaires ou détenteurs d'un bateau ou navire de plaisance identifié régulièrement depuis trois ans au registre d'identification prévu à l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 17 février 1987 sur l'identification des bâtiments de plaisance peuvent solliciter un permis par dérogation à l'alinéa 2 de l'article 34 pendant le délai d'un an à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi. Le bénéfice de cette mesure est soumis à la condition que les requérants assistent à une série de cinq cours organisés par un organisme agréé ou qu'ils passent avec succès l'examen au permis prévu à l'article 34. L'assistance aux cours n'est pas requise dans ces derniers cas.

La remise du certificat médical et le paiement des taxes afférentes sont requis.

Art. 41. – ***Entrée en vigueur***

La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au Mémorial.

*

LOI DU 29 AVRIL 2000

transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 1er. ***Définitions***

Aux fins de la présente loi on entend par :

a) navire: tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois immatriculé au registre public maritime luxembourgeois, susceptible de naviguer en mer ou pratiquant la pêche en estuaire, de propriété publique ou privée, à l'exclusion:
   - de la navigation fluviale;
   - des navires de guerre;
   - des navires de plaisance exploités à des fins non commerciales non pourvus d'un équipage professionnel, et
   - des remorqueurs navigant dans les zones portuaires.

   Les navires sont classés en trois catégories. Ces catégories sont définies par règlement grand-ducal.

b) travailleur: toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire, ainsi que les stagiaires et apprentis, à l'exclusion des pilotes de port et du personnel de terre effectuant des travaux à bord d'un navire à quai;

c) armateur: le propriétaire enregistré d'un navire, sauf si le navire a été affrété coque nue ou est géré, totalement ou en partie, par une personne physique ou morale autre que le propriétaire enregistré, aux termes d'un accord de gestion; dans ce cas, l'armateur est considéré être, le cas échéant, l'affréteur coque nue ou la personne physique ou morale assurant la gestion du navire;

d) dotation médicale: les médicaments, le matériel médical et les antidotes, dont une liste non exhaustive est établie par règlement grand-ducal.

e) antidote: une substance utilisée pour prévenir ou traiter le ou les effets délétères directs ou indirects induits par une ou plusieurs matières figurant sur la liste des matières dangereuses établie par règlement grand-ducal;

Art. 2. ***Médicaments et matériel médical – Local de soins médicaux – Médecin***

1) a) Tout navire doit avoir à son bord en permanence une dotation médicale qualitativement au moins conforme à la dotation médicale définie par règlement grand-ducal.

b) Les quantités de médicaments et de matériel médical à embarquer doivent être déterminées en fonction des caractéristiques du voyage, – notamment: escales, destination, durée –, du/ou des types d'activités à effectuer durant ce voyage, des caractéristiques de la cargaison, ainsi que du nombre de travailleurs.

c) Le contenu de la dotation médicale, en ce qui concerne les médicaments et le matériel médical, doit être reporté sur un document de contrôle répondant au moins au cadre général fixé par règlement grand-ducal.

2) a) Tout navire doit disposer, pour chacun de ses radeaux et embarcations de sauvetage, d'une boîte à pharmacie étanche dont le contenu doit être au moins conforme à la dotation médicale définie par règlement grand-ducal.

b) Le contenu des boîtes à pharmacie doit être également reporté sur le document de contrôle prévu au point 1 c).

3) Tout navire de plus de 500 tonneaux de jauge brute, dont l'équipage comprend 15 travailleurs ou plus et qui effectue un voyage d'une durée supérieure à trois jours, doit disposer d'un local permettant l'administration de soins médicaux dans des conditions matérielles et d'hygiène satisfaisantes.

4) ~~Tout navire dont l'équipage comprend cent travailleurs ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin ayant en charge l'assistance médicale des travailleurs~~.

Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux.

Art. 3. ***Antidotes***

1) Tout navire transportant une ou plusieurs des matières dangereuses définies par règlement grand-ducal doit disposer à son bord, dans la dotation médicale, d'au moins les antidotes prévus à l'annexe II section III de la présente loi.

2) Tout navire de type transbordeur dont les conditions d'exploitation ne permettent pas toujours de connaître avec un délai de préavis suffisant la nature des matières dangereuses transportées, doit disposer à son bord, dans la dotation médicale d'au moins les antidotes prévus par règlement grand-ducal.

Cependant, au cas où sur une ligne régulière la durée prévue de la traversée est inférieure à deux heures, les antidotes peuvent être limités à ceux devant être administrés en cas d'extrême urgence dans un délai n'excédant pas la durée normale de la traversée.

3) Le contenu de la dotation médicale, en ce qui concerne les antidotes, doit être reporté sur un document de contrôle répondant au moins au cadre général défini par règlement grand-ducal.

Art. 4. ***Responsabilités***

1) La fourniture et le renouvellement de la dotation médicale des navires se fait sous la responsabilité exclusive de l'armateur sans entraîner de charges financières pour les travailleurs.

2) La gestion de la dotation médicale est placée sous la responsabilité du capitaine. Sans préjudice de cette responsabilité, il peut déléguer l'usage et la maintenance de la dotation médicale à un ou plusieurs travailleurs, nommément désignés en raison de leur compétence.

3) La dotation médicale est à maintenir en bon état et à compléter ou renouveler dès que possible et dans tous les cas, en tant qu'élément prioritaire lors des procédures normales de ravitaillement.

4) Lorsque les médicaments, le matériel médical et les antidotes nécessaires pour effectuer un traitement médical donné manquent à bord, le capitaine prend l'initiative de l'acheminement de ces médicaments. Le cas échéant l'armateur est tenu de faire le nécessaire pour qu'ils soient livrés dans les plus brefs délais.

5) En cas d'urgence médicale, constatée par le capitaine après avoir recueilli, dans toute la mesure du possible, un avis médical, les médicaments, le matériel médical et les antidotes qui sont nécessaires mais non présents à bord doivent être rendus disponibles le plus rapidement possible.

Art. 5. ***Information et formation***

1) La dotation médicale doit être accompagnée d'un ou de plusieurs guides d'utilisation incluant au moins le mode d'utilisation des antidotes définis par règlement grand-ducal.

2) Toutes les personnes qui reçoivent une formation professionnelle maritime et se destinent au travail embarqué doivent avoir reçu une formation de base portant sur les mesures d'assistance médicale et de secours à prendre immédiatement en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale. Il appartient à l'armateur de vérifier que les travailleurs précités ont obtenu cette formation avant leur enrôlement.

3) Le capitaine et le ou les travailleurs auxquels, en application de l'article 4 § 2, il aurait délégué l'usage de la dotation médicale, doivent avoir reçu une formation particulière. Cette formation est à réactualiser périodiquement, au moins tous les cinq ans, prenant en compte les risques et les besoins spécifiques requis par les différentes catégories de navires, suivant les orientations générales définies par règlement grand-ducal.

Art. 6. ***Radioconsultation médicale***

1) a) Le Commissaire aux affaires maritimes désigne un ou plusieurs centres destinés à fournir aux travailleurs une assistance radio-médicale sous forme de conseils. ~~Cette consultation ne saurait entraîner des frais à charge du travailleur.~~ Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer.

b) Les médecins du centre de radioconsultation appelés à offrir leurs services dans le cadre du fonctionnement desdits centres sont informés par le capitaine sur les conditions particulières qui règnent à bord des navires.

2) Dans les centres de radioconsultation pourront être éventuellement détenues, avec l'accord des travailleurs concernés, des données personnelles à caractère médical, afin d'optimiser les conseils délivrés.

Le caractère confidentiel de ces données devra être maintenu.

Art. 7. ***Contrôle***

1) La dotation médicale présente à bord des navires, ainsi que celles incorporées aux engins de sauvetage doivent être contrôlées une fois par an par un médecin ou un pharmacien. Il appartient au capitaine de veiller à ce que ce contrôle soit effectué.

Ce contrôle aura pour objet de vérifier :

– que la dotation est conforme aux prescriptions minimales de la présente loi et des annexes de la directive;
– que le document de contrôle prévu à l'article 2 point 1c) confirme la conformité de la dotation avec ces prescriptions minimales;

– que les conditions de conservation de la dotation sont bonnes;
– que les éventuelles dates de péremption sont respectées.

Ce contrôle peut, exceptionnellement, être reporté d'une période ne dépassant pas cinq mois.

2) ~~L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Lors de l'inspection annuelle du navire, l'inspecteur vérifie la validité de ladite attestation conformément aux articles 67 et 68 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 17 juin 1994. Le Commissaire aux affaires maritimes peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire.~~

L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et du ou des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire.

Art. 8. ***Infractions***

Les infractions aux obligations relatives à la mise à bord et à la maintenance de la pharmacie de bord résultant des articles 2, 3 et 4 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice de peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

*

REGLEMENT GRAND-DUCAL DU 22 JUIN 2000

portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite ;

Vu la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi du 17 juin 1994 ;

Vu la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre de Travail et de la Chambre des Employés Privés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Commission de travail de la Chambre des Députés ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre de la Santé et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art.1er . ***Catégories de navires***

Les navires sont classés en trois catégories :

A. Navire pratiquant la navigation maritime ou la pêche en mer, sans limitation de parages.

B. Navire pratiquant la navigation maritime ou la pêche en mer dans des parages limités à moins de 150 milles marins du port le plus proche médicalement équipé de façon adéquate.

C. Navire pratiquant la navigation portuaire, les bateaux et les embarcations restant très près des côtes ou ne disposant pas d'emménagements autres qu'une timonerie.

Art.2. ***Dotation médicale (Liste non exhaustive)***

Tout navire doit avoir à son bord en permanence une dotation médicale qualitativement au moins conforme aux prescriptions ci-jointes :

I. MEDICAMENTS

	Catégories des navires		
	A	B	C
1. CARDIO-VASCULAIRES			
a) Analeptiques cardio-circulatoires – sympathomimétiques			
Adrénaline 0,1 % amp. 0,5 ml au min.	10	5	5
Dioxine 0,5 mg/ml ampoules 2 ml	6	6	–
b) Antiangoreux			
Dinitrate d'isorbide 5mg comprimés (Cédocard)	60	60	60
Nifédipine 10 mg capsules (Adalat*)	50	50	–
c) Diurétique			
furosemide 40 mg comprimés (Lasix*)	50	12	–
furosemide 20 mg ampoules (Lasix*)	10	5	–
d) Antihémorragiques y compris utérotonique si femme à bord			
ergométrine gouttes 0,25 mg/ml (Méthergine*)	20	10	–
ergométrine ampoules 0,2 mg/ml (Méthergine*)	10	5	1
e) Antihypertenseur			
propanolol 40 mg comprimés (Inderal*)	50	–	–
2. MEDICAMENTS AGISSANT SUR LE SYSTEME GASTRO-INTESTINAL			
a) Médicaments de la pathologie gastrique et intestinale			
– Anti-ulcéreux antagoniste des récepteurs H_2 à l'histamine cimétidine 200 mg comprimés (Tagamet*)	100	50	–
– Anti-acide pansement de la muqueuse hydroxide de magnésium 400 mg comprimés	200	40	–
suspension d'hydroxide de magnésium 400 mg/5 ml, 350 ml	2	–	–
b) Anti-émétique			
métoclopramide 10 mg ampoules (Primpéran*)	12	6	3
dompéridone 60 mg suppo (Motilium)	12	6	–
c) Laxatif lubrifiant			
émulsion de parrafine 224 ml (Agalrol*)	1	–	–
d) Antidiarrhéïque			
préparation sachet (glucose 20 g, chlorure de soude 3,5 g, bicarbonate de soude 2,5 g, chlorure de potassium 1,5 g)	30	–	–
lopéramide 2 mg capsule (Imodium*)	120	40	20

	Catégories des navires		
	A	B	C
e) Antiseptique intestinal			
charbon activé 70 g granules ou poudre	1	1	–
f) Antihémorroïdaire			
undécylenate de clemizole 5 mg			
hydrochloride de cinchocaïne 1 mg			
hexachlorofène 2,5 mg			
caproate de prednisolone 1,3 mg (Scheriproct*) suppo	60	24	–
3. ANALGESIQUES ET ANTIPASMODIQUES			
a) Analgésique, antipyrétique et anti-inflammatoire			
acide acétylsalicylique 500 mg comprimés	200	120	40
paracétamol 500 mg comprimés	200	120	–
b) Analgésique puissant			
indométhacine 50 mg capsules (Indocid*)	30	30	–
tartrate d'ergotamine comprimés (Cafergot*)	40	20	–
morphine 10 mg ampoules	10	5	–
c) Spasmolytique			
butylhyoscine 20 mg ampoules (Buscopan*)	12	6	–
buthyloscine 10 mg comprimés (Buscopan*)	50	20	–
4. MEDICAMENTS DU SYSTEME NERVEUX			
a) Anxiolytique			
diazepam 5 mg comprimés (Valium*)	50	25	–
diazepam 10 mg ampoule (Valium*)	6	6	–
b) Neuroleptique			
halopéridol 5 mg ampoule (Haldol*)	10	5	–
c) Antinaupathique			
cinnarizine 20 mg comprimés	48	24	12
maléate de dompéridone 15 mg (Touristil*)			
d) Anti-épileptique			
phénobarbital 100 mg comprimés	100	–	–
5. ANTI-ALLERGIQUES ET ANTI-ANAPHYLACTIQUES			
a) Antihistaminique H_1			
maléate de d.chl. féniramine 6 mg comprimés (Polaramine*)	60	20	–
b) Gluccocorticoïde injectable			
méthylprednisolone 40 mg ampoules (Solu-Medrol*)	6	3	–
6. MEDICAMENTS DU SYSTEME RESPIRATOIRE			
a) Médicament utilisé dans le bronchospasme			
salbutamol inhalateur (Ventolin*) 200 doses	2	1	–
salbutamol 0,5 mg ampoule (Ventolin*)	3	–	–
théophylline retard 250 mg dragee	30	–	–
b) Antitussif			
codéine 30 mg comprimés	40	–	–
sirop expectorant 200 ml	5	3	–
c) Médicaments utilisés dans les rhinites et les sinusites	30	15	–
cinnarizine 10 mg comprimés			

	Catégories des navires		
	A	B	C
hydrochl. de phénylpropanolamine 50 mg iodide d'isopropamine 2,5 mg (Rinomar*)			
7. MEDICAMENTS ANTI-INFECTIEUX			
a) Antibiotiques (au moins deux familles)			
amoxycilline 500 mg capsules	64	32	–
amoxycilline 1 g ampoule	15	9	–
érythromycine 500 mg comprimés	64	32	–
doxycycline 100 mg capsules	50	–	–
benzathine pénicilline G 1, 2 M.U. amp. (Pénadur L.A.*)	15	–	–
spectinomycine 2 g ampoule (Trobicin*)	5	–	–
b) Sulfamide antibactérien			
triméthoprim 80 mg comprimés sulfaméthoxazole 400 mg	100	50	–
c) Antiseptique des voies urinaires			
norfloxacine 400 mg comprimés (Zoroxin*)	100	50	–
d) Antiparasitaire			
mébendazole 100 mg comprimés (Vermox*)	12	6	–
chloroquine 100 mg capsules (Nivaquine*)	1000	300	60
proguanil 100 mg comprimés (Paludrine*)	3250	1000	250
quinine 500 mg comprimés	100	60	–
mefloquine 250 mg comprimés (Lariam*)	12	12	–
sulfadoxine 500 mg comprimés pyrimethamine 25 mg (Fansidar*)	12	12	–
metronidazole 500 mg comprimés (Flagyl*)	40	20	–
e) Anti-infectieux intestinal			
nifuroxazide 200 mg comprimés (Ercefuryl*)	56	16	–
f) Vaccins et immunoglobulines antitétaniques			
anatoxine tétanique ampoule 40 U.I. (Tevax*)	5	3	–
immunoglobuline humaine ampoule antitétanique 250 mg U.I.	3	1	
8. COMPOSES DESTINES A LA REHYDRATATION, A L'APPORT CALORIQUE ET AU REMPLISSAGE VASCULAIRE			
chlorure sodique 1 g comprimés	500	–	–
chlorure sodique 9 g perfusion eau 1 L	4	2	–
solution de substitution du plasma	2	1	–
9. MEDICAMENTS A USAGE EXTERNE			
a) Médicaments à usage dermatologique			
– Solution antiseptique cétrimide 15 % solution chlorhexidinedigl. 1,5 % 250 ml (H.A.C.*)	4	2	2
eau oxygenée 3% 100 ml solution	1	–	–
alcool dénaturé 70% 200 ml solution	5	1	–
– Pommade antibiotique chlorhydrate de chlortétracycline 14 g pomade (Auréomycine*)	4	2	–

	Catégories des navires		
	A	B	C
– Pommade anti-inflammatoire et antalgique nicotinate de benzyl 10 mg oléorésine de capsicum 10 mg salicylate de glycol 10 mg eucalypthol 10 mg camphre 10 mg essence de pin 8,5 mg essence de térébenthine 31 mg/g 35 g baume (Sloan*) acétonide de fluocinolone 0,025% néomycine 0,5% 5 g crème (Neo-Synalar*)	2 6	1 3	– –
– Gel dermique antimycosique miconazole 2% 30 g crème (Daktarin*)	2	2	–
– Préparation contre les brûlures sulfadiazine d'argent 1% 500 g crème (Flammazine*) copolymères d'acryl 3,1% 28 X 15 cm pansement (Op-Site*)	1 4	1 (50 Gr.) 2	– 1
b) Médicaments à usage ophtalmique – Collyre antibiotique eau boriquée 100 g collyre	 1	 1	 –
– Collyre antibiotique et anti-inflammatoire oxytétracycline 5 mg 3,5 g onguent opht. (Terramycine*) dexaméthasone 0,1% chloramphénicol 0,4% 5 ml collyre (De icol*)	 6 8	 3 4	 – –
– Collyre anesthésique oxybuprocaïne 1% 20 ml collyre (Novesine*)	 1	 1	 –
– Collyre myotique hypotonisant pilocarpine 2% 10 ml collyre	 2	 2	 –
c) Médicaments à usage otique – Solution antibiotique bacitracine 2500 U.I sulfate de néomycine 30.000 U.I. 10 ml solution (Nébacetine*)	 5	 3	 –
– Solution anesthésique et anti-inflammatoire clioquinol 10 mg gouttes pivalate de fluméthasone 0,2 mg/ml 7,5 ml (Locacortene-Vioforme*)	 2	 1	 –
d) Médicaments des affections bucco-pharyngéos – Collutoire antibiotique ou antiseptique chlorhexidine digluconas solution 0,2% 200 ml (Hibident*)	 5	 3	 –
e) Anesthésiques locaux – Anesthésique local par réfrigération éthylchloride 50 ml solution	 2	 1	 –
– Anesthésique local injectable par voie sous-cutanée lidocaïnehydrochloride 1%, 20 ml flacon	 3	 2	 –

	Catégories des navires		
	A	B	C
– Mélange anesthésique et antiseptique dentaire			
chlorhydrate de procaïne 4,10 g	1	–	–
alcool benzylique 6,15 g			
créosote 28,65 g			
phénol 20,50 g			
eugénol 42,70 g 100 ml solution (Pulpéryl*)			
lignocaïne 2% 30 g gel (Xylocaine*)	2	1	1

II. MATERIEL MEDICAL

1. MATERIEL DE REANIMATION			
– Appareil de réanimation manuelle			
Ballon manuel permettant l'administration d'oxygène	1	1	–
– Appareil à oxygénothérapie avec détendeur permettant l'utilisation de l'oxygène industriel du bord, ou réservoir d'oxygène industriel du bord, ou réservoir d'oxygène			
Coffre à oxygénotherapie, contenant: bouteille d'oxygène réglable pour un traitement de 90 min. à un débit de 15 L/min.; soit 1350 L par bouteille, à la pression atmosphérique;	2	1	–
Détendeur	1	1	–
Régulateur du débit, délivrant au moins 4 L/min.	1	1	–
Humidificateur incassable, relié aux bouteilles	1	1	–
jeu de raccords	1	1	–
Masque réglable en plastique à usage unique	5	5	–
Bouteille d'oxygène pressurisée	2700L	1350L	–
– Aspirateur mécanique pour désobstruction des voies aériennes supérieures			
Pompe mécanique pour dégager les voies respiratoires supérieures	1	1	–
– Embouts buccaux pour réanimation bouche à bouche			
Canule de Guédel			
Numéro 4	2	2	2
Numéro 3	2	2	–
Numéro 1	1	1	–
2. PANSEMENTS ET MATERIEL DE SUTURE			
– Agrafeuse à usage unique pour suture, ou nécessaire de suture et d'aiguilles			
Agraffes métalliques	40	40	20
avec applicateur stérilisable	1	1	–
– Bandage élastique autoadhésif			
Bandages élastiques adhésifs, de rouleau	2	1	1
Bandages Velpeau, de rouleau	4	2	2
– Bandes de gaze à pansement			
Bandes de gaze à pansement, de rouleau	12	–	–
– Bandes de gaze tubulaire pour pansement de doigt			
Bandes de gaze tubulaires 5 m avec applicateur	2	–	–
– Compresses de gaze stérile	100	50	25

– Coton hydrophile			
Coton hydrophile 100 g	3	1	–
Ruban adhésif, de rouleau	5	3	2
– Drap stérile pour brûlé	6	2	–
– Echarpe triangulaire			
Echarpes triangulaires	4	3	–
Epingles de sûreté, en acier inoxydables	12	12	12
– Gants en polyéthylène à usage unique			
100 pièces	1	1	–
Gants chirurgicaux, stériles, 12 paires	1	1	–
– Pansements adhésifs			
Pansements adhésifs préparés, de rouleau en m.	5	3	1
– Pansements compressifs stériles larges	20	10	3
– Sutures adhésives ou bandes d'oxyde de zinc			
Bandelettes d'oxyde de zinc	30	20	10
– Sutures avec aiguille, non résorbables			
Sutures avec aiguille, non résorbable 3 X 40 mm	10	5	–
Catgut plein, min. 75 cm, muni d'une aiguille sémi-circulaire, 00, stérile	2	–	–
– Tulles gras			
tulle gras	50	40	30
Compresses ophtalmiques stériles	20	10	–
Préservatifs	250	100	–
sacs pour personnes décédées	2	2	–
3. INSTRUMENTS			
– Bistouris à usage unique	20	–	–
– Boîte à instruments en acier inoxydable	1	1	–
– Ciseaux			
Ciseaux coupe–fils	1	1	–
Ciseaux de pansements	1	1	1
– Pinces à disséquer			
Pince à disséquer sans griffe	1	1	–
Pince à écharde type Stieglitz ou Feilchenfeld	1	1	–
– Pinces hémostatiques	2	2	1
– Pinces porte-aiguille	1	1	–
Stérilisateur	1	–	–
Brosse à ongles	1	1	–
Aimant ophtalmique	1	1	–
Spéculum dentaire	1	–	–
Sonde dentaire	1	–	–
Instrument de modelage	1	–	–
Pincette pour plombage	1	–	–
– Rasoirs à usage unique	1	–	–

4. MATERIEL D'EXAMEN ET DE SURVEILLANCE MEDICALE			
– Abaisse langues à usage unique	100	50	–
– Bandelettes réactives pour analyse d'urine par emballage pour :			
Protéines	1	–	–
Glucose	1	–	–
Sang	1	–	–
Acétone	1	–	–
Bandelettes ou gouttes de Fluoresceïne	100	50	–
– Feuilles de température et de traitement	30	10	–
– Fiches médicales d'évacuation	20	5	–
– Stéthoscope	1	1	–
– Tensiomètre anéroïde	1	1	–
– Thermomètre médical standard	2	2	–
– Thermomètre à hypothermie	1	1	–
Guide médical	1	1	1
Régistre des médicaments contrôlés	1	1	1
Coffre étanche rigide	–	–	1
5. MATERIEL D'INJECTION, DE PERFUSION, DE PONCTION ET DE SONDAGE			
– Nécessaire pour drainer la vessie	1	–	–
– Nécessaire à goutte à goutte rectal	5	–	–
– Tubulures à perfusion, à usage unique	10	5	–
– Poche de drainage d'urine	2	1	–
– Seringues et aiguilles à usage unique			
2 ml	40	20	–
5 ml	100	50	–
Aiguilles pour traitement intraveineux	10	5	–
– Sonde urinaire			
Sonde à ballonet	2	1	–
Lubrifiant stérile 15 g	1	1	–
Bande élastique avec Velcro*	1	1	–
Potence à perfusion	1	1	–
Bouteille pour l'irrigation ophtalmique	2	1	–
6. MATERIEL MEDICAL GENERAL			
– Bassin de commodité	1	–	–
Alaise de caoutchoux	1	–	–
Couvertures ou sacs d'urgence	6	3	1
– Bouillotte	2	1	–
– Urinal masculin	1	1	–
– Vessie de glace			
Vessie pour glaçons	2	1	–
Cuvette réniforme	2	1	–
7. MATERIEL D'IMMOBILISATION ET DE CONTENTION			
– Attelle malléable pour doigt			
Attelle, aluminium (pour doigts)	5	3	–

– Attelle malléable pour avant-bras et main			
Attelle, normale;jeu =4	1	1	–
– Attelles gonflables			
Attelle gonflable; jeu =4	1	1	–
– Attelles pour cuisse			
Attelle, bois	1	1	–
– Collier cervical pour immobilisation du cou	1	1	–
– Gouttière treuillable ou matelas coquille à dépression permettant le débarquement et le transport des blessés ou malades à bord	1	1	–
8. DESINFECTION – DESINFECTATION – PROTECTION			
– Composé pour désinfection de l'eau			
Chloramide de sodium tosylique 350 g poudre (Chloramine*)	1	1	–
– Insecticide liquide 10 L. muni d'un pulvérisateur, capacité 5 L.	1	–	–
– Insecticide poudre, 110 g	1	1	–

III. ANTIDOTES

1. Médicaments			
– Généraux			
Solution de substitution du plasma 1 L, perfusion	2	1	1
Glucose 500 g poudre	1	1	1
Acide ascorbinique 1 g comprimés	200	200	100
Acide ascorbinique 500 mg ampoule 5 ml	20	10	5
Chlorphéniramine ampoule 5 mg 1 ml (Polaramine injectable*)	39	21	9
– Cardio-vasculaires			
Furosemide 40 mg comprimés (Lasix*)	74	24	12
Furosemide 20 mg ampoule (Lasix*)	40	10	5
Phytoménadione 10 mg ampoule 1 ml (Konakion*)	4	2	2
– Système gastro-intestinal			
Hydroxyde d'aluminium avec hydroxide de magnésium 600 mg comprimés (Maalox*)	80	40	40
Charbon activé 70 g granulés ou poudre	1	1	1
Hydrochloride de métoclopramide 10 mg 2 ml ampoule (Primpéran*)	60	30	12
– Système nerveux			
Diazépam 10 mg ampoule (Valium*)	60	30	12
Lévomepromazine 25 mg ampoule (Nozinan*)	80	30	10
Morphine 10 mg ampoule	30	15	5
Naloxon 0,4 mg ampoule (Narcan*)	30	10	10
Sulphate d'atropine 1 mg 1 ml 40 ampoule	40	20	10
– Système nerveux (suite)			
Nitrite d'amile 0,17 mg 0,2 ml, ampoules	100	20	10
Gluconate de calcium 1 g dragées effervescentes			
(Calcium Sandoz* Forte)	30	15	5
Dimercaprol 100 ml ampoule (B.A.L.*)	160	50	20
bleu de méthylène 1% 10 ml ampoule	40	20	10

– Système respiratoire			
Aminophylline 350 mg suppo	60	24	12
Salbutamol 0,1 mg 200 doses inhalateur (Ventolin*)	4	2	1
– Anti-infectieux			
Paracétamol 500 mg comprimés	120	40	20
Ampicilline 500 mg capsules	96	32	16
Ampicilline 500 mg ampoule	96	18	12
Trimétoprim 80 mg sulphaméthoxazol 400 mg comprimés	50	20	20
– Usage externe			
Tétracyline hydrochloride 1% 5 g pommade ophtalmique (Aureomycin*)	10	5	2
Alcool éthylique 10% 500 ml solution	4	2	1
2. Matériel médical			
Nécessaire à oxygénothérapie (y compris le nécessaire à son entretien)			
Coffre à oxygénothérapie, contenant: réservoir d'oxygène réglable pour un traitement de 90 min. à 15 L/min.: contenu de 1350 L par réservoir, mesuré à la pression atmosphérique	4	2	1
Détendeur	2	1	1
Régulateur du débit, fournissant au minimum 4 L/min.	2	1	1
Humidificateur incassable, connecté au réservoir	2	1	1
jeu de tuyaux	2	1	1
Masque règlable en plastique à usage unique	10	5	3

Remarque

En vue de l'application détaillée du présent règlement grand-ducal, il est permis de se référer au Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU), inclus dans le Code maritime international des marchandises dangereuses de l'OMI (édition consolidée 1990).

L'adaptation éventuelle du présent règlement grand-ducal peut notamment tenir compte de la ou des mises à jour du GSMU.

Art. 3. ***Matières dangereuses***

Les matières figurant au présent article sont à prendre en compte quel que soit l'état dans lequel elles sont embarquées, y compris l'état de déchets et de résidus de cargaison.

– Matières et objets explosifs ;
– Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression ;
– Matières liquides inflammables ;
– Matières solides inflammables ;
– Matières sujettes à combustion spontanée ;
– Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ;
– Matières carburantes ;
– Peroxydes organiques ;
– Matières toxiques ;
– Matières infectieuses ;
– Matières radioactives ;
– Matières corrosives ;
– Matières dangereuses diverses, c'est-à-dire toutes autres matières dont l'expérience a montré, ou pourra montrer, qu'elles présentent un caractère dangereux tel que les dispositions de l'article 3 devraient leur être appliquées.

Remarque

En vue de l'application détaillée du présent article, il est permis de se référer au Code maritime international des marchandises dangereuses de l'OMI (édition consolidée 1990).

L'adaptation éventuelle du présent article peut notamment tenir compte de la ou des mises à jour du Code maritime international des marchandises dangereuses de l'OMI.

Art. 4. ***Cadre général servant au contrôle des dotations médicales des navires***

Le contenu de la dotation médicale doit être reporté sur un document de contrôle répondant au moins au cadre général fixé ci-joint:

Section A, NAVIRES DE LA CATEGORIE A

I. Identification du navire

Nom :

Pavillon :

Port d'attache :

II. Dotation médicale

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment : date éventuelle de péremption)*
1. Médicaments			
1.1. CARDIO-VASCULAIRES			
a) Analeptiques cardio circulatoire			
– Sympathomimétiques			
b) Antiangoreux			
c) Diurétique			
d) Antihémorragiques y compris utérotonique si femme à bord			
e) Antihypertenseur			
1.2. MEDICAMENTS AGISSANT SUR LE SYSTEME GASTRO-INTESTINAL			
a) Médicaments de la pathologie gastrique et intestinale			
– Anti-ulcéreux antagoniste des récepteurs H2 à l'histamine			
– Anti-acide pansement de la muqueuse			
b) Anti-émétique			
c) Laxatif lubrifiant			
d) Antidiarrhéïque			
e) Antiseptique intestinal			
f) Antihémorroïdaire			
1.3. ANALGESIQUES ET ANTISPASMODIQUES			
a) Analgésique, antipyrétique et anti-inflammatoire			
b) Analgésique puissant			
c) Spasmolytique			
1.4. MEDICAMENTS DU SYSTEME NERVEUX			
a) Anxiolytique			
b) Neuroleptique			
c) Antinaupathique			
d) Anti-épileptique			

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment : date éventuelle de péremption)*
1.5. ANTI-ALLERGIQUES ET ANTI-ANAPHYLACTIQUES			
a) Antihistaminique H1			
b) Gluccocorticoïde injectable			
1.6. MEDICAMENT DU SYSTEME RESPIRATOIRE			
a) Médicament utilisé dans le bronchospasme			
b) Antitussif			
c) Médicaments utilisés dans les rhinites et les sinusites			
1.7. MEDICAMENTS ANTI-INFECTIEUX			
a) Antibiotiques (au moins deux familles)			
b) Sulfamide antiactérien			
c) Antiparasitaire			
d) Anti-infectieux intestinal			
e) Vaccins et immunoglobulines antitétaniques			
1.8. COMPOSES DESTINES A LA REHYDRATATION, A L'APPORT CALORIQUE ET AU REMPLISSAGE VASCULAIRE			
1.9. MEDICAMENTS A USAGE EXTERNE			
a) Médicaments à usage dermatologique			
– Solution antiseptique			
– Pommade antibiotique			
– Pommade anti-inflammatoire et antalgique			
– Préparation contre les brûlures			
b) Médicaments à usage ophtalmique			
– Collyre antibiotique			
– Collyre antibiotique et anti-inflammatoire			
– Collyre anesthésique			
– Collyre myotique hypotonisant			
c) Médicaments à usage optique			
– Solution antibiotique			
– Solution anesthésique et anti-inflammatoire			
d) Médicaments des affections bucco-pharyngéos			
– Collutoire antibiotique et antiseptique			
e) Anesthésiques locaux			
– Anesthésique local injectable par voie sous-cutanée			
– Mélange anesthésique et antiseptique dentaire			

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment : date éventuelle de péremption)*
2. Matériel médical			
2.1. MATERIEL DE REANIMATION			
– Appareil de réanimation manuelle			
– Appareil à oxygéno-thérapie avec détendeur permettant l'utilisation de l'oxygène industriel du bord, ou réservoir d'oxygène			
– Aspirateur mécanique pour désobstruction des voies aériennes supérieures			
– Embouts buccaux pour réanimation bouche à bouche			
2.2. PANSEMENTS ET MATERIEL DE SUTURE			
– Agrafeuse à usage unique pour suture ou nécessaire de suture et d'aiguilles			
– Bandage élastique autoadhésif			
– Compresses de gaze stérile			
– Coton hydrophile			
– Drap stérile pour brûlé			
– Echarpe triangulaire			
– Gants en polyéthylène à usage unique			
– Pansements adhésifs			
– Pansements compressifs			
– Sutures adhésives ou bandes d'oxyde de zinc			
– Tulle gras			
2.3. INSTRUMENTS			
– Boîte à instruments en acier inoxydable			
– Ciseaux			
– Pinces à disséquer			
– Pinces hémostatiques			
2.4. MATERIEL D'EXAMEN ET DE SURVEILLANCE MEDICALE			
– Abaisse langue à usage unique			
– Fiches médicales d'évacuation			
– Stéthoscope			
– Tensiomètre anéroïde			
– Thermomètre médical standard			
– Thermomètre à hypothermie			
2.5. MATERIEL D'INJECTION, DE PERFUSION, DE PONCTION ET DE SONDAGE			
– Seringues et aiguilles à usage unique			
2.6. MATERIEL D'IMMOBILISATION ET DE CONTENTION			
– Attelle malléable pour doigt			
– Attelle malléable pour avant-bras et main			
– Attelles gonflables			
– Attelle pour cuisse			
– Collier cervical pour immobilisation du cou			

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment : date éventuelle de péremption)*
3. Antidotes			
3.1. Généraux			
3.2. Cardio-vasculaires			
3.3. Système gastro-intestinal			
3.4. Système nerveux			
3.5. Système respiratoire			
3.6. Anti-infectieux			
3.7. Usage externe			
3.8. Autres			
3.9. Nécessaire à oxygéno-thérapie			

Lieu et date:
Signature du capitaine :
Visa de la personne ou autorité compétente:

Section B, NAVIRES DE LA CATEGORIE B

I. Identification du navire

Nom :
Pavillon :
Port d'attache :

II. Dotation médicale

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment: date éventuelle de péremption)*
1. Médicaments			
1.1. CARDIO-VASCULAIRES			
a) Analeptiques cardio circulatoire-Sympathomimétiques			
b) Antiangoreux			
c) Diurétique			
d) Antihémorragiques y compris utérotonique si femme à bord			
1.2. MEDICAMENTS AGISSANT SUR LE SYSTEME GASTRO-INTESTINAL			
a) Médicaments de la pathologie gastrique et intestinale			
– Anti-acide pansement de la muqueuse			
b) Anti-émétique			
c) Antidiarrhéïque			
d) Antiseptique intestinal			
e) Antihémorroïdaire			
1.3. ANALGESIQUES ET ANTISPASMODIQUES			
a) Analgésique, antipyrétique et anti-inflammatoire			
b) Analgésique puissant			
c) Spasmolytique			

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment: date éventuelle de péremption)*
1.4. MEDICAMENTS DU SYSTEME NERVEUX			
a) Anxiolytique			
b) Neuroleptique			
c) Antinaupathique			
1.5. ANTI-ALLERGIQUES ET ANTI- ANAPHYLACTIQUES			
a) Antihistaminique H_1			
b) Gluccocorticoïde injectable			
1.6. MEDICAMENT DU SYSTEME RESPIRATOIRE			
a) Médicament utilisé dans le bronchospasme			
b) Antitussif			
c) Médicaments utilisés dans les rhinites et les sinusites			
1.7. MEDICAMENTS ANTI-INFECTIEUX			
a) Antibiotiques (au moins deux familles)			
b) Sulfamide antiactérien			
c) Antiparasitaire			
d) Anti-infectieux intestinal			
e) Vaccins et immunoglobulines antitétaniques			
1.8. COMPOSES DESTINES A LA REHYDRATATION, A L'APPORT CALORIQUE ET AU REMPLISSAGE VASCULAIRE			
1.9. MEDICAMENTS A USAGE EXTERNE			
a) Médicaments à usage dermatologique			
– Solution antiseptique			
– Pommade antibiotique			
– Pommade anti-inflammatoire et antalgique			
– Préparation contre les brûlures			
b) Médicaments à usage ophtalmique			
– Collyre antibiotique			
– Collyre antibiotique et anti-inflammatoire			
– Collyre anesthésique			
– Collyre myotique hypotonisant			
c) Médicaments à usage optique			
– Solution antibiotique			
– Solution anesthésique et anti-inflammatoire			
d) Médicaments des affections bucco-pharyngéos			
– Collutoire antibiotique et antiseptique			
e) Anesthésiques locaux			
– Anesthésique local injectable par voie sous-cutanée			
– Mélange anesthésique et antiseptique dentaire			

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment: date éventuelle de péremption)*
2. Matériel médical			
2.1. MATERIEL DE REANIMATION			
– Appareil de réanimation manuelle			
– Appareil à oxygéno-thérapie avec détendeur permettant l'utilisation de l'oxygène industriel du bord, ou réservoir d'oxygène			
– Aspirateur mécanique pour désobstruction des voies aériennes supérieures			
– Embouts buccaux pour réanimation bouche à bouche			
2.2. PANSEMENTS ET MATERIEL DE SUTURE			
– Agrafeuse à usage unique pour suture ou nécessaire de suture et d'aiguilles			
– Bandage élastique autoadhésif			
– Compresses de gaze stérile			
– Coton hydrophile			
– Drap stérile pour brûlé			
– Echarpe triangulaire			
– Gants en polyéthylène à usage unique			
– Pansements adhésifs			
– Pansements compressifs stériles			
– Sutures adhésives ou bandes d'oxyde de zinc			
– Tulle gras			
2.3. INSTRUMENTS			
– Boîte à instruments en acier inoxydable			
– Ciseaux			
– Pinces à disséquer			
– Pinces hémostatiques			
2.4. MATERIEL D'EXAMEN ET DE SURVEILLANCE MEDICALE			
– Abaisse langue à usage unique			
– Fiches médicales d'évacuation			
– Stéthoscope			
– Tensiomètre anéroïde			
– Thermomètre médical standard			
– Thermomètre à hypothermie			
2.5. MATERIEL D'INJECTION, DE PERFUSION, DE PONCTION ET DE SONDAGE			
– Seringues et aiguilles à usage unique			
2.6. MATERIEL D'IMMOBILISATION ET DE CONTENTION			
– Attelle malléable pour doigt			
– Attelle malléable pour avant–bras et main			
– Attelles gonflables			
– Attelle pour cuisse			
– Collier cervical pour immobilisation du cou			

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment: date éventuelle de péremption)*
3. Antidotes			
3.1. Généraux			
3.2. Cardio-vasculaires			
3.3. Système gastro-intestinal			
3.4. Système nerveux			
3.5. Système respiratoire			
3.6. Anti-infectieux			
3.7. Usage externe			
3.8. Autres			
3.9. Nécessaire à oxygéno-thérapie			

Lieu et date:
Signature du capitaine:
Visa de la personne ou autorité compétente:

Section C, NAVIRES DE LA CATEGORIE C

I. Identification du navire

Nom :
Pavillon :
Port d'attache :

II. Dotation médicale

	Quantités requises	*Quantité réellement à bord*	*Remarques (notamment : date éventuelle de péremption)*
1. Médicaments			
1.1. CARDIO-VASCULAIRES			
a) Antiangoreux			
b) Antihémorragiques, y compris utérotonique si femme à bord			
1.2. MEDICAMENTS AGISSANT SUR LE SYSTEME GASTRO-INTESTINAL			
a) Anti-émétique			
b) Antidiarrhéique			
1.3. ANALGESIQUES ET ANTIPASMODIQUES			
a) Analgésique, antipyrétique et anti-inflammatoire			
1.4. MEDICAMENTS DU SYSTEME NERVEUX			
– Antinaupathique			
1.5. MEDICAMENTS A USAGE EXTERNE			
– Médicaments à usage dermatologique – Solution antiseptique			
– Préparation contre les brûlures			

2. Matériel médical			
2.1. MATERIEL DE REANIMATION			
– Embouts buccaux pour réanimation bouche à bouche			
2.2. PANSEMENTS ET MATERIEL DE SUTURE			
– Bandage élastique auto-adhésif			
– Compresses de gaze stérile			
– Gants en polyéthylène à usage unique			
– Pansements compressifs stériles			
– Sutures adhésives ou bandes d'oxyde de zinc			
3. Antidotes			
3.1. Généraux			
3.2. Cardio-vasculaires			
3.3. Système gastro-intestinal			
3.4. Système nerveux			
3.5. Système respiratoire			
3.6. Anti-infectieux			
3.7. Usage externe			
3.8. Autres			
3.9. Nécessaire à oxygéno-thérapie			

Lieu et date:

Signature du capitaine :

Visa de la personne ou autorité compétente:

Art. 5. ***Formation médicale du capitaine et des travailleurs désignés***

(1) Le capitaine ou son délégué doit avoir reçu une formation adéquate qui est à actualiser périodiquement et qui doit suivre les orientations générales ci-jointes :

I. 1. Acquisition de connaissances de base en physiologie, séméiologie et thérapeutique.

2. Acquisition d'éléments de prévention sanitaire, notamment en matière d'hygiène individuelle et collective, et d'éléments ayant trait à d'éventuelles mesures prophylactiques.

3. Acquisition d'un savoir-faire pratique concernant les gestes thérapeutiques essentiels et les modalités de l'évacuation sanitaire.

Pour les responsables des soins à bord des navires de la catégorie A, la formation pratique devra se faire, si possible, en milieu hospitalier.

4. Acquisition d'une bonne connaissance des modalités d'utilisation des moyens de consultation médicale à distance.

II. La formation médicale doit tenir compte des programmes définis par les textes internationaux récents généralement reconnus.

(2) Le capitaine et le personnel médical compétent à bord et à terre font usage du modèle de rapport médical dont le modèle est inclus dans le Guide médical international de bord établi par l'Organisation Mondiale de la Santé dans sa dernière version en vigueur ou tout autre modèle de rapport équivalent à destination du capitaine ou des gens de mer.

Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

Art. 6. ***Publication***

Notre Ministre des Transports et Notre Ministre de la Santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7329/01

N° 7329[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

P R O J E T D E L O I

portant modification

- **de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,**
- **du Code de la consommation,**
- **de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,**
- **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et**
- **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

sur le projet de loi, sur le projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles, sur le projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins, et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

(9.10.2018)

1) CONCERNANT LE PROJET DE LOI N°7329

portant modification

- **de la loi du 9 novembre 1990 avant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,**
- **du Code de la consommation,**
- **de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,**
- **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et**
- **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

Le projet de loi sous avis a pour objet d'actualiser et de compléter la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois (ci-après la « Loi du 9 novembre 1990 »).

Contexte

La constatation de la dégradation des conditions de travail et le développement de la concurrence déloyale au sein du secteur maritime ont conduit les Etats, les représentants des armateurs et des gens de mer, à élaborer, dans le cadre de l'Organisation internationale du travail (ci-après l'« OIT »), une convention de travail maritime adoptée le 7 février 2006 (ci-après la « MLC 2006 ») consolidant au sein d'un instrument unique les 68 conventions et recommandations de l'OIT en la matière.

Au Luxembourg, la MLC 2006 a été approuvée par la loi du 10 juillet 2011 portant approbation de la Convention du travail maritime.

La MLC 2006, qui est entrée en vigueur le 20 août 2013 après avoir obtenu un nombre de ratifications suffisant, contenait comme principale innovation l'instauration d'une véritable obligation pour l'Etat du pavillon de procéder à une certification sociale du navire, assurant ainsi d'une part un droit au marin à des conditions décentes de travail et de vie à bord et posant d'autre part les conditions de base d'une concurrence loyale entre les armateurs.

L'Union européenne (ci-après l'« UE ») est, quant à elle, intervenue pour faciliter l'adoption d'une politique commune dans la transposition de la MLC 2006 par le biais de deux directives :

- la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE;
- la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006, qui a notamment pour ambition d'imposer l'adoption par les États Membres des « passages pertinents » de la MLC 2006.

Par ailleurs, l'UE a oeuvré pour qu'un rapprochement soit effectué entre les dispositions applicables en matière de droit commun du travail et celles applicables en matière de droit maritime du travail en adoptant une directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer.

Au niveau national, la mise en oeuvre de la MLC 2006 et des directives européennes précitées a donné lieu à l'adoption de plusieurs textes législatifs et réglementaires[1]. Le dialogue social a quant à lui abouti à l'adoption d'une convention collective du 29 juillet 2014, sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et le LCGB et l'OGBL-L d'autre part. Cette convention collective a été déclarée d'obligation générale dans le secteur maritime par un règlement grand-ducal du 21 novembre 2014.

C'est dans ce contexte général que s'inscrit le présent projet de loi dont les objectifs sont similaires à ceux de la MLC 2006 à savoir l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et la diminution des risques d'accidents maritimes et de pollutions souvent dus à des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation.

Considérations générales

Le projet de loi sous avis procède (I) à de nombreuses modifications en matière de droit du travail maritime et à la mise en oeuvre de certaines dispositions de la MLC 2006, (Il) à un remaniement important de la structure de la Loi du 9 novembre 1990, ainsi (III) qu'à certaines modifications relatives au Commissariat aux affaires maritimes.

I) *De nombreuses modifications en matière de droit du travail maritime*

Le projet de loi sous avis a pour objectif principal de procéder à un rapprochement du droit du travail maritime et du droit commun du travail. Dans cette optique, le présent projet de loi procède à une révision complète du Titre III de la Loi du 9 novembre 1990.

A l'heure actuelle, l'article 104 de la Loi du 9 novembre 1990 prévoit que les dispositions de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail, et par extension jurisprudentielle les dispositions du Code du travail[2], ne sont pas applicables aux salariés couverts par contrat de travail maritime.

Partant du constat que de nombreuses dispositions du Code du travail ne sont par conséquent actuellement pas applicables aux gens de mer si elles ne sont pas reprises par la Loi du 9 novembre 1990 ou la MLC 2006, telles que par exemple les dispositions relatives aux périodes d'essai, le présent projet de loi entend procéder à un rapprochement du droit commun du travail et du droit social maritime. Dès lors et, afin de combler ces vides juridiques, le présent projet propose d'introduire des dispositions complémentaires pour le secteur maritime qui s'inspirent du droit commun du travail tout en les adaptant aux particularités de ce secteur, qui reste régi par des contraintes uniques.

Parallèlement au travail de rapprochement des dispositions en matière de droit du travail maritime avec celles applicables en matière de droit commun du travail, la législation nationale doit également être modifiée en vue de préciser certaines mesures de mise en exécution de la MLC 2006. En effet, cette dernière comporte des dispositions non obligatoires mais recommandées qui facilitent la mise en oeuvre de ses prescriptions. Il revient ainsi à chaque État signataire de préciser si ces dispositions sont adoptées dans la législation nationale ou non. En outre, la MLC 2006 contient certaines dispositions obligatoires laissant aux États signataires le soin de fixer des mesures nationales pour leur mise en oeuvre, ce que se propose de faire le présent projet de loi.

---

1 Cf. notamment :

1) 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.

2) 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.

3) Loi du 20 juillet 2017 modifiant :

   1. le Code du travail ;

   2. la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, en vue de transposer la directive (UE) 2015/1794 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer.

2 Tribunal du travail Luxembourg 4/03/2009

Ainsi, le livre 3 (ancien titre 3) de la Loi du 9 novembre 1990 se trouve être intégralement révisé et repensé par le présent projet de loi afin de réunir au sein d'un même texte les dispositions du droit du travail des gens de mer.

Le livre 3 tel qu'issu du présent projet de loi a donc vocation à être complet et aborde en profondeur des thématiques qui étaient précédemment traitées de manière lacunaire voire ignorées. Par ailleurs, cette nouvelle rédaction introduit dans le droit luxembourgeois des mesures qui sont préconisées par la MLC 2006, sans pour autant être obligatoires et redresse des contradictions qui ont pu apparaître entre la MLC 2006 et le droit luxembourgeois.

L'article 73 du présent projet de loi introduit donc un nouveau livre 3 à la Loi du 9 novembre 1990, composé de cinq titres.

Le titre préliminaire contient les définitions applicables au livre 3 dont celle relative aux gens de mer. Cette définition est importante car l'intégration de la MLC 2006 au droit luxembourgeois conduit à étendre la notion de gens de mer, au-delà des marins brevetés. La notion de gens de mer doit ainsi désormais s'entendre de la façon la plus large possible. Le nouveau livre 3 ne concerne donc pas seulement le personnel prenant directement part aux activités de navigation ou au fonctionnement des navires mais concerne également les personnes salariées ou non, exerçant à bord du navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit.

Le projet de loi opère également une clarification bienvenue en ce qui concerne la question du droit applicable au contrat de travail d'une personne engagée à bord d'un navire sous pavillon luxembourgeois. Jusqu'alors, l'article 72 de la Loi du 9 novembre 1990 disposait que *« Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire battant pavillon maritime luxembourgeois en vue ou en cours d'une expédition maritime, est un contrat de travail maritime régi par les dispositions de la présente loi »*. Le projet de loi sous avis prévoit que le contrat d'engagement maritime pourra désormais être soumis à la loi choisie par les parties, sans pour autant priver le marin de la protection des dispositions impératives de la loi luxembourgeoise. Il est également rappelé que les dispositions issues des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg, et notamment la MLC 2006, constituent en toute hypothèse des garanties minimales.

Le titre 1er a pour objet de régir les conditions individuelles et collectives de travail et de fixer notamment les conditions minimales requises pour pouvoir travailler à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (âge minimal, conditions de santé, de formation et de qualification). Il traite également des contrats d'engagement maritime en ce qui concerne leur forme, la période d'essai, la résiliation d'un tel contrat, les dispositions minimales protectrices des gens de mer notamment en cas de succession de contrats à durée déterminée, de transfert d'entreprise ou de faillite de l'employeur. A ce titre, sont également incluses dans cette partie les obligations des armateurs concernant le rapatriement des gens de mer.

Le titre 2 règle les conditions de travail des gens de mer concernant notamment la durée du travail, le temps de repos, les jours fériés, les congés annuels ou le salaire. Ce titre contient également un chapitre 4 définissant des minima relatifs aux conditions de vie à bord pour les gens de mer.

Le titre 3 concerne la protection de la santé des gens de mer. Ce thème est également abordé par la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, transposée en droit luxembourgeois par la loi du 29 avril 2000[3]. Cette loi est également modifiée par le présent projet de loi afin de lui apporter certaines précisions.

Enfin, le titre 4 pose les principes pour la mise en place du système d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. Ce titre est complété par les dispositions du règlement grand-ducal du 31 mai 2015[4].

---

3 Loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

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

II) *Un remaniement important de la structure de la Loi du 9 novembre 1990*

Suite aux nombreuses modifications et ajouts au sein de la Loi du 9 novembre 1990 et, en raison de l'importance des remaniements à opérer, il a été nécessaire de repenser la structure de la Loi du 9 novembre 1990.

Pour une meilleure lisibilité, les auteurs du présent projet de loi ont décidé de procéder à une renumérotation des parties et des articles de la Loi du 9 novembre 1990. Le présent projet de loi contient donc de nombreuses dispositions modificatives (articles 5 à 72 et articles 74 à 106 du projet de loi) procédant à une renumérotation des articles, à une modification de certains libellés et précisant quelques points de manière ponctuelle.

III) *Les modifications relatives au Commissariat aux affaires maritimes*

Le projet de loi sous avis contient en outre certaines modifications relatives au fonctionnement du Commissariat aux affaires maritimes.

Ainsi, le présent projet de loi introduit notamment la possibilité pour le commissaire aux affaires maritimes de déléguer à des employés du Commissariat aux affaires maritimes tout ou partie de ses attributions.

Le Commissariat aux affaires maritimes est également désigné en tant qu'organisme chargé de l'application du règlement (UE) n°1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer[5]. Le commissaire aux affaires maritimes se voit ainsi chargé de l'instruction des plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n°1177/2010 et investi de la possibilité d'émettre des sanctions à l'encontre de tout transporteur, voyagiste, agent de voyage ou exploitant de terminal visé par une telle plainte.

Les dispositions relatives à l'administration du Commissariat aux affaires maritimes sont également modifiées dans le cadre du présent projet de loi afin de se conformer au mieux à la réforme de la fonction publique de 2015[6] tout en s'adaptant aux besoins du Commissariat aux affaires maritime en personnel. Jusqu'à présent, le commissaire aux affaires maritimes était le seul fonctionnaire attaché aux affaires maritimes, le commissariat aux affaires maritimes étant doté par ailleurs uniquement d'employés d'État de différentes catégories et d'un fonctionnaire détaché. L'article 0.3.0-2 projeté introduit désormais la possibilité pour les employés de l'État du Commissariat aux affaires maritimes de déroger au régime des langues en vue de leur fonctionnarisation. Cette dérogation a été créée dans la mesure où ces employés sont amenés à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime, pour qui les langues de travail sont principalement l'anglais et le français. Ils participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'UE, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ou encore l'OIT, qui se tiennent généralement en anglais et en français. Une connaissance adaptée de l'anglais est par conséquent impérative alors que celle de l'allemand n'est en réalité pas obligatoirement requise pour l'accomplissement de leurs fonctions.

Le projet de loi permet donc, de manière pragmatique et louable, aux employés de l'État de remplacer l'allemand par l'anglais dans le cadre de leur demande de fonctionnarisation. Un employé de l'Etat travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes pourra donc avoir à démontrer en vue de sa fonctionnarisation qu'il a une connaissance adaptée du français, de l'anglais et du luxembourgeois, sans avoir à prouver ses connaissances en allemand. Les niveaux de connaissance de chacune des trois langues devront correspondre à ceux normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

---

5 Règlement (UE) n ° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n ° 2006/2004

6 Loi du 25 mars 2015 modifiant: 1) la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat; 2) la loi modifiée du 9 décembre 2005 déterminant les conditions et modalités de nomination de certains fonctionnaires occupant des fonctions dirigeantes dans les administrations et services de l'Etat; 3) la loi du 16 avril 1979 portant réglementation de la grève dans les services de l'Etat et des établissements publics placés sous le contrôle direct de l'Etat; 4) la loi modifiée du 15 juin 1999 portant organisation de l'Institut national d'administration publique; 5) la loi modifiée du 30 juin 1947 portant organisation du Corps diplomatique; 6) la loi modifiée du 23 juillet 1952 concernant l'organisation militaire et 7) la loi modifiée du 10 août 1992 portant création de l'entreprise des postes et télécommunications

Commentaires des articles

Remarque préliminaire : à quand un statut spécial pour les navires « désarmés » ?

Dans le cadre de la rédaction du présent avis, la Chambre de Commerce a été rendue attentive par ses ressortissants à la question du statut actuellement accordé aux navires dits « désarmés », c'est-à-dire n'étant temporairement plus exploités.

La législation luxembourgeoise ne dispose pas à l'heure actuelle d'un régime propre à de tels navires prévoyant par exemple, pendant la période de non-exploitation du navire, une suspension ou une diminution des coûts relatifs aux certificats d'immatriculation, une suspension ou une diminution des taxes et/ou des coûts des licences de station radioélectrique.

Un tel régime présenterait pourtant l'avantage d'alléger les charges des propriétaires de tels navires qui ne génèrent aucuns revenus pendant leur période de non-exploitation.

Face à la concurrence que se livrent de nombreux Etats en vue d'améliorer l'attractivité de leurs pavillons, la Chambre de Commerce est d'avis qu'un tel régime propre aux navires désarmés constituerait un atout supplémentaire pour le secteur maritime luxembourgeois, et regrette par conséquent que le présent projet de loi n'ait pas saisi l'occasion de la refonte de la Loi du 9 novembre 1990 pour instaurer un tel régime.

Concernant l'article 1.1.1-4 projeté

L'article 8 du projet de loi sous avis a pour objet de modifier l'article 7 de la Loi du 9 novembre 1990, relatif à la procédure d'immatriculation d'un navire.

A titre préliminaire, la Chambre de Commerce relève une erreur matérielle au projet de loi sous avis alors que le paragraphe 1er de l'article 8 devrait être modifié comme suit : *« 1. L'article **8** 7 est renuméroté « art.1.1.1-4 » ».*

De plus, la Chambre de Commerce souhaiterait soulever une interrogation relative au certificat provisoire d'immatriculation pouvant être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire aux affaires maritimes n'auront pas pu être communiqués. En effet, la Chambre de Commerce se demande si un certificat provisoire pourra permettre l'inscription d'une hypothèque maritime. Compte tenu de l'importance accordée aux hypothèques dans le cadre de l'immatriculation de navires, la Chambre de Commerce est d'avis qu'une clarification sur ce point s'avère nécessaire.

Concernant l'article 3.1.2-3 projeté

L'article 3.1.2-3 projeté détermine les formes du contrat d'engagement maritime[7]. Les commentaires de cet article précisent qu'un contrat d'engagement maritime sous forme électronique est acceptable conformément aux dispositions de l'article 1322-1 du Code civil prévoyant que la signature d'un acte sous seing privé peut être manuscrite ou électronique.

---

7 Aux termes de l'article 3.1.2-3 projeté ces conditions sont les suivantes :

« 1. au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. ;

2. le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3. l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4. le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables. Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat. L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5. pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire qui constate la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative par exemple à la qualité du travail ou au salaire sauf à la demande expresse du marin. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin »

Toutefois, la Chambre de Commerce se demande si l'exigence prévue au paragraphe 3 de l'article 3.1.2-3 projeté selon laquelle *« l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime »* n'est pas incompatible avec le recours au contrat d'engagement maritime sous forme électronique, pourtant souhaité par les auteurs du présent projet de loi.

Certes, l'article 1325 du Code civil, qui indique que les actes sous seing privés doivent être établis en autant d'originaux qu'il y a de parties, prévoit bien une exception à ce principe en ce qui concerne les actes sous seing privé revêtus d'une signature électronique, mais la Chambre de Commerce s'interroge si, en application de l'adage *« specialia generalibus derogant »*, une telle disposition générale serait applicable dans l'hypothèse où la loi spéciale applicable au contrat d'engagement maritime exige quant à elle expressément que le contrat soit conclu en autant d'originaux que de parties.

La Chambre de Commerce suggère par conséquent d'adapter expressément le libellé du paragraphe 3 de l'article 3.1.2-3 projeté à l'usage du contrat d'engagement maritime sous forme électronique.

Concernant les articles 4.0.0-1 et 4.0.0-2 projetés

Les articles 74 et 75 du projet de loi sous avis concernent la délicate question de l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale.

Actuellement, l'article 1er du Code des assurances sociales prévoit l'obligation pour les gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'être affiliés au régime luxembourgeois lorsque les gens de mer sont : (i) soit des nationaux ou des résidents luxembourgeois, (ii) soit des ressortissants d'un État avec lequel le Luxembourg a conclu une convention bi- ou multilatérale de sécurité sociale qui donnerait compétence à la législation luxembourgeoise.

L'article 74 du projet de loi sous avis propose de permettre dorénavant aux armateurs de demander une dérogation à ce principe et de cotiser auprès d'une assurance privée, en lieu et place de l'affiliation auprès des organismes de sécurité sociale luxembourgeois. Cette possibilité sera toutefois limitée uniquement au cas où les gens de mer concernés sont des ressortissants d'États avec lesquels le Luxembourg a conclu une convention bilatérale donnant compétence à la législation luxembourgeoise. Une demande de dérogation devra être adressée au commissaire aux affaires maritimes, accompagnée de la preuve que le régime privé souscrit prend en charge les prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Aux termes de l'exposé des motifs du projet de loi sous avis, l'objectif poursuivi par cette dérogation est de permettre aux gens de mer de bénéficier d'une continuité dans leur affiliation auprès d'un même organisme lorsqu'ils seraient par exemple amenés à changer de navires arborant des pavillons différents mais appartenant au même armateur.

En effet, contrairement aux employés basés à terre, les gens de mer effectuent régulièrement des transferts entre navires de différents pavillons, que ce soit au sein d'une même flotte de leur employeur, ou en cas de changement d'employeur. L'affiliation et la désaffiliation occasionnées par ces changements fréquents sont lourdes pour l'administration, pour les employeurs et posent des défis importants aux gens de mer, notamment en terme de:

– manque de familiarité avec les procédures et les exigences des différentes administrations;
– barrières linguistiques, en particulier dans le contexte particulièrement technique de la sécurité sociale;
– contact avec les administrations en raison d'heures d'ouverture inadaptées aux personnes situées dans des fuseaux horaires différents;
– frais accessoires pour obtenir des informations et soumettre des réclamations (à savoir les coûts de communication, de conseils).

La Chambre de Commerce accueille par conséquent favorablement cette disposition qui va dans le sens d'une simplification de la gestion de la question de l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale, et ce, tant pour les employeurs que pour les gens de mer. Toutefois, il convient de noter que cette simplification ne devrait pouvoir concerner que les gens de mer ressortissants et résidents d'Etats tiers, les ressortissants de l'UE étant quant à eux soumis aux mêmes dispositions que les ressortissants nationaux en vertu du principe d'égalité de traitement prévu par le règlement (CE)

883/2204 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes nationaux de sécurité sociales.[8]

Selon les chiffres à la disposition de la Chambre de Commerce, cette dérogation introduite par le présent projet de loi n'aura finalement qu'un effet pratique limité alors que seuls 1,9%[9] des gens de mer employés sur des navires battant pavillon luxembourgeois pourraient bénéficier de cette dérogation.

La Chambre de Commerce regrette par conséquent que les gens de mer ressortissants européens ou résidants européens embarqués sous pavillon luxembourgeois ne puissent bénéficier de cette nouvelle disposition qui constitue pourtant (i) une simplification bienvenue et une réduction des coûts pour les armateurs, de la gestion de l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale, ainsi qu'(ii) une simplification et un renforcement de la sécurité juridique pour les gens de mer par l'introduction d'une continuité dans leur affiliation à un régime de sécurité sociale.

La Chambre de Commerce rappelle que promouvoir l'emploi des gens de mer au sein de l'UE est fondamental pour la politique maritime sociale de l'UE, comme en témoigne le document de référence de l'UE sur la concurrence en matière maritime, les orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime[10] (ci-après la «Communication C(2004) 43 »).

Ainsi l'article 2.2 de la Communication C(2004) 43 dispose que : *« La Commission a souligné que les aides d'État doivent être plus transparentes, de façon à ce que non seulement les pouvoirs publics au sens large, mais aussi les entreprises et les particuliers connaissent leurs droits et obligations. Les présentes orientations visent à améliorer la transparence et à déterminer quels régimes d'aides d'État peuvent être mis en place pour soutenir les intérêts maritimes communautaires en vue:*

- *d'améliorer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la compatibilité des transports maritimes avec l'environnement,*
- *d'encourager l'inscription des pavillons dans les registres des États membres ou leur transfert vers ceux-ci,*
- *de contribuer à la consolidation des industries maritimes connexes établies dans les États membres tout en maintenant une flotte globalement compétitive sur les marchés mondiaux,*
- *de conserver et améliorer le savoir-faire maritime ainsi que de protéger et promouvoir l'emploi pour les marins européens*,
- *d'aider à promouvoir de nouveaux services dans le domaine des transports maritimes à courte distance, conformément au livre blanc sur la politique communautaire des transports ».*

Les coûts sociaux prohibitifs sont principalement responsables du déclin du secteur du travail maritime dans l'UE. Pour endiguer ce déclin, la Commission a appelé les États membres à réduire les coûts et les charges budgétaires et autres liés à l'emploi des gens de mer dans l'UE afin qu'ils atteignent des niveaux conformes aux normes mondiale[11].

Alors que plusieurs États membres ont mis en place des options de couverture par des assurances privées et/ou des subventions importantes pour promouvoir l'emploi des gens de mer issus de l'UE, à l'image de Chypre ou bien encore du Portugal, les marins européens embauchés sur des navires battant pavillon luxembourgeois restent à l'heure actuelle fortement désavantagés par rapport à leurs homologues non-européens alors que le Luxembourg n'a pas encore mis en oeuvre de mesures visant à atténuer les coûts élevés du travail liés à l'emploi de marins ressortissants de l'UE sur les navires battant pavillon luxembourgeois. Sans surprise, les gens de mer ressortissants de l'UE ne représentent actuellement que 35% des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois selon les chiffres dont dispose la Chambre de Commerce.

Le projet de loi sous avis représente par conséquent une opportunité importante de redresser ce déséquilibre. La Chambre de Commerce regrette dès lors que le présent projet de loi ne contienne en

---

8 L'article 4 du règlement (CE) 883/2204 dispose que *« À moins que le présent règlement n'en dispose autrement, les personnes auxquelles le présent règlement s'applique bénéficient des mêmes prestations et sont soumises aux mêmes obligations, en vertu de la législation de tout État membre, que les ressortissants de celui-ci ».*

9 Sur un total de 15.998 gens de mer employés sur des navires battant pavillon luxembourgeois, seuls 311 sont des ressortissants d'États avec lesquels le Luxembourg a conclu une convention bilatérale donnant compétence à la législation luxembourgeoise en matière de sécurité sociale.

10 Communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime

11 Article 3.2 de la Communication C(2004) 43

l'état actuel aucune mesure visant à accroître les perspectives d'emploi des gens de mer ressortissants de l'UE sur les navires battant pavillon luxembourgeois.

De l'avis de la Chambre de Commerce, l'extension de la faculté de déroger au principe de l'affiliation au régime luxembourgeois de sécurité sociale et de cotiser auprès d'une assurance privée à tous les gens de mer permettrait de rendre plus attractif l'emploi de gens de mer issus de l'Union européenne sur les navires battant pavillon luxembourgeois.

Une telle solution garantirait toujours aux gens de mer concernés une couverture sociale adéquate conforme aux normes prévues à l'article 4.0.0-2 projeté. En outre la MLC 2006[12] autorise explicitement le recours à la couverture de sécurité sociale au moyen d'une assurance privée.

Enfin, une telle option de dérogation, indépendamment de la nationalité des gens de mer concernée, serait également conforme (i) à l'esprit du principe directeur B2.2.2. de non-discrimination salariale prévu par la MLC 2006 et repris à l'article 3.2.3-12 projeté, ainsi (ii) qu'au principe de l'égalité de traitement énoncé dans le règlement (CE) 883/2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes nationaux de sécurité sociale[13].

Concernant l'article 8.0.0-1 projeté

L'article 95 du projet de loi modifie l'article 129 de la Loi du 9 décembre 1990, renuméroté 8.0.0-1 afin de redéfinir la notion d'entreprise maritime comme suit: *« il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement ».*

Le projet de loi sous avis modifie par conséquent le libellé de l'objet social requis pour obtenir l'agrément en tant qu'entreprise maritime.

Les commentaires des articles du projet de loi sous avis ne contenant aucune précision concernant ce changement, la Chambre de Commerce comprend, et estime qu'il aurait été utile de préciser dans le texte du présent projet de loi même que cette modification n'aura aucun impact sur les entreprises disposant d'ores et déjà d'un agrément en tant qu'entreprise maritime.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en considération de ses observations.

*

2) CONCERNANT LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

sur la garantie financière des créances contractuelles

Le premier projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de porter exécution de l'article 3.3.2-2 point 3 projeté de la Loi du 9 décembre 1990.

L'article 3.3.2-2 point 3 projeté de la Loi du 9 décembre 1990 prévoit que l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de son navire et doit, entre autre, offrir une garantie financière garantissant l'indemnisation des préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayant-droits en cas de décès ou d'incapacité longue durée de ces derniers résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel tels que prévus au Code luxembourgeois des assurances sociales, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou d'assurance accident légale obligatoire.

Le présent projet de règlement grand-ducal entend déterminer les modalités pratiques de mise en oeuvre de cette garantie financière, introduite au sein de la MLC 2006 par les amendements de 2014 approuvés lors de la cent-troisième session à Genève le 11 juin 2014.

---

12 Norme A4.5 paragraphe 7 de la MLC 2006

13 Article 11 paragraphe 4 du règlement (CE) 883/2204 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 du 29 avril 2004 de coordination des régimes nationaux de sécurité sociale

Le projet de règlement grand-ducal sous avis précise ainsi que la garantie financière à instaurer, prenant la forme d'une assurance prise auprès d'un ou plusieurs prestataires, devra prévoir le paiement direct de toutes créances couvertes et satisfaire à certaines exigences minimales[14].

Tout navire battant pavillon luxembourgeois devra maintenir à son bord le certificat ou toute autre preuve documentaire attestant de la garantie financière contractée.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

*

3) CONCERNANT LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins.

Le second projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet d'abroger le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins dans un souci de cohérence de la législation.

En effet, la teneur de ce règlement, qui prévoit la mise en compte par l'armateur d'un forfait pour tenir compte de ses obligations de nourriture et de logement vis-à-vis des gens de mer, est devenue contradictoire avec les normes internationales et notamment avec la MLC 2006 qui prévoit que *« les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement »*. Ceci implique qu'aucun montant forfaitaire correspondant aux frais de nourriture ne soit inclus dans le salaire brut des gens de mer.

Par ailleurs, la gratuité du logement, même si non-explicitement prévue par la MLC 2006, est, selon les auteurs, communément établie dans le secteur maritime. Dans ce contexte, maintenir la taxation forfaitaire du logement des gens de mer à bord apparaît contraire à l'esprit de la MLC 2006.

Le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 est par conséquent abrogé.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

*

---

14 Aux termes du présent projet de règlement grand-ducal ces exigences minimales sont :

1. l'indemnisation contractuelle, si elle est prévue par le contrat d'engagement maritime, est versée en totalité et sans retard ;
2. aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel ;
3. si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se trouver dans une situation précaire injustifiée ;
4. conformément à l'article 3.3.2-1 [projeté] de la loi du 9 novembre 1990, le marin reçoit un paiement, sans préjudice d'autres moyens de droit garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur des montants de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident ;
5. toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement auprès du ou des prestataires de la garantie financière par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

4) CONCERNANT LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Le troisième projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de modifier le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Dans un souci d'améliorer et de faciliter le traitement médical des gens de mer, le projet de règlement grand-ducal complète l'article 5 du règlement grand-ducal du 22 juin 2000 afin de prévoir que le capitaine et le personnel médical compétent à bord et à terre devront faire usage du modèle de rapport médical inclus dans le « Guide médical international de bord » établi par l'Organisation Mondiale de la Santé, ou d'un modèle équivalent.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7329/02

N° 7329[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

P R O J E T D E L O I

portant modification

- **de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,**
- **du Code de la consommation,**
- **de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,**
- **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et**
- **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

sur le projet de loi, sur le projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles, sur le projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins, et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

(27.11.2018)

Par lettre en date du 24 mai 2018, M. Étienne SCHNEIDER, ministre de l'Économie, a saisi pour avis la Chambre des salariés au sujet du projet de loi et des projets de règlements grand-ducaux sous rubrique.

*

I. CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Rappel historique

1. Le 23 février 2006, a été adoptée à Genève, lors de la 94ème session de la Conférence internationale du travail, qui correspondait à sa 10ème session maritime, une convention du travail maritime par l'Organisation Internationale du Travail (ci-après la „Convention"). Elle constitue le 4ème pilier du droit international du transport maritime avec les 3 conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à savoir, la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la Convention STCW, *stan-*

dards on training, certification and watchkeeping, révisée en 1995, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle. Ces quatre piliers participent à l'élimination des navires sous normes.

2. La Convention a été mise au point au fil d'un processus sans précédent de cinq années de consultations et de dialogues intensifs axés sur un consensus au niveau international, dans lequel se sont investis plus de 100 pays Membres de l'OIT et qui a trouvé son aboutissement avec une Conférence internationale du Travail qui a réuni plus de 1 000 participants. L'adoption de cet instrument a été saluée par le Directeur général du BIT comme un « événement dans l'histoire du travail ». La Convention a été adoptée par un vote-record de 314 voix pour, aucune contre et quatre abstentions. Cent six délégations nationales ont participé à ce vote, comprenant deux représentants de l'Etat, un représentant des employeurs et un représentant de l'organisation syndicale des salariés la plus représentative, conformément au tripartisme de l'OIT.

3. La Convention est entrée en vigueur douze mois après la ratification d'au moins 30 Etats représentants plus de 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

Apports de la convention

4. Le premier objectif de la Convention est de consolider les conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1919 en un seul texte ayant une grande valeur juridique et politique. Le deuxième objectif de cette Convention est de gérer la mondialisation et de garantir des conditions de concurrence plus équitables. Elle contribue à stabiliser le secteur des transports maritimes confronté à une forte concurrence mondiale et à normaliser le statut de marin dans le contexte de la mondialisation. Le dernier objectif est de renforcer la sécurité maritime et l'attractivité de la profession.

Champ d'application de la convention

5. La Convention regroupe un ensemble de dispositions visant à garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus, et qui entreprennent des voyages internationaux ou des trajets entre ports étrangers.

6. Elle comprend trois parties différentes mais interdépendantes: les „Articles“ qui définissent les grands principes et obligations, suivis des „Règles“ et du „Code“ (constitué de la Partie A, normes obligatoires et de la Partie B, principes directeurs non obligatoires). Le statut de la partie B du Code repose sur l'idée qu'il faut combiner fermeté pour tout ce qui touche au respect des droits et flexibilité pour ce qui concerne les modalités de la mise en oeuvre.

7. Les „Règles“ ainsi que les normes (partie A) et les principes directeurs (partie B) du code sont présentés de manière intégrée sous les cinq titres suivants:

– Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire ;
– Titre 2: Conditions d'emploi ;
– Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table ;
– Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale ;
– Titre 5: Respect et mise en application des dispositions.

Mise en oeuvre de la Convention et ratification par le Luxembourg

8. Par l'adoption de la loi du 10 juillet 2011, le Luxembourg a par une ratification par article unique permis, voire accéléré, le processus d'entrée en vigueur de la Convention. La MCL est entrée en vigueur le 20 août 2013.

9. Sur le plan régional, l'Union européenne est, quant à elle, intervenue pour faciliter l'adoption d'une politique commune dans la transposition de la Convention par le biais de deux directives :

– la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en oeuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération euro-

péenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE (JO L 124 du 20 mai 2009, p.30) (ci-après « la directive 2009/13/CE) ;

– la directive 2013/54/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'Etat du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006, qui a notamment pour ambition d'imposer l'adoption par les Etats Membres des « passages pertinents » de la MLC 2006.

10. Par ailleurs, l'Union européenne a oeuvré pour qu'un rapprochement soit effectué entre les dispositions applicables en matière de droit commun du travail et en droit maritime du travail en adoptant une directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer. L'Union européenne a ainsi décidé de supprimer la possibilité pour les États membres d'émettre des exclusions visant tout ou partie des gens de mer sur base des directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil. Ces directives concernent respectivement la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur, l'institution d'un comité d'entreprise européen ou d'une procédure dans les entreprises de dimension communautaire et les groupes d'entreprises de dimension communautaire en vue d'informer et de consulter les travailleurs, l'information et la consultation des travailleurs, les licenciements collectifs et le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

11. Le Luxembourg a entrepris toutes les consultations des partenaires sociaux exigées par la Convention MLC, ses amendements de 2014 et les directives européennes, sous forme de réunions tripartites ou de consultations écrites.

12. Le dialogue social a d'ailleurs abouti à la prise d'une convention collective du 29 juillet 2014, sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB – OGBL-L d'autre part, qui par règlement grand-ducal du 21 novembre 2014 a été déclarée d'obligation générale dans le secteur maritime. Ce règlement grand-ducal a ainsi assuré la transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 précitée[1].

13. La directive 2013/54/UE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 précitée a quant à elle été transposée par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 qui assure la mise en place d'un système de surveillance, de contrôle et d'inspection par les autorités luxembourgeoises en vue de vérifier le respect des droits des marins. Ce faisant, le règlement grand-ducal transpose également le Titre V de la Convention du travail maritime, 2006, la directive 2013/54/UE se contentant de se référer ou de reprendre les dispositions dudit titre V.

14. Enfin, la loi du 20 juillet 2017 transpose la directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 précitée.

*

II. PROJET DE LOI INSTITUANT UN CODE DU TRAVAIL MARITIME LUXEMBOURGEOIS

15. Suite à la ratification de la Convention, et à l'impulsion donnée par l'Union européenne en vue d'un rapprochement du droit du travail maritime et du droit commun du travail, il a été décidé à travers le présent projet de loi de procéder à une révision complète du Titre III de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois (ci-après a la loi précitée du 9 novembre 1990 ») relatif au droit social des gens de mer. Pour mémoire, si le Code du travail

1 Mémorial A 2014 N°218, p. 4199.

n'effectue que des exclusions très ponctuelles du secteur maritime[2], la loi précitée du 9 novembre 1990 précise, quant à elle, que de nombreux domaines du Code du travail ne sont pas applicables aux gens de mer[3].

16. Ce rapprochement du droit commun du travail et du droit social maritime a démontré que des pans entiers du droit commun du travail, comme par exemple les dispositions relatives aux périodes d'essai, ne trouvaient pas leur équivalent dans la loi précitée du 9 novembre 1990 sans justification apparente. Certains de ces domaines n'étaient pas non plus abordés par la Convention. Dès lors et, afin de combler ces vides juridiques, le présent projet propose des dispositions complémentaires qui s'inspirent du droit commun du travail tout en l'adaptant au secteur maritime, qui reste une activité régie par des contraintes uniques.

17. Parallèlement au travail de rapprochement des dispositions en matière de droit du travail maritime à celles applicables en matière de droit commun du travail, la législation nationale doit être modifiée en vue de préciser les mesures de mise en exécution de la Convention. En effet, cette dernière comporte des dispositions non obligatoires mais recommandées qui facilitent la mise en oeuvre de ses prescriptions. Il revient ainsi à chaque État partie de préciser si ces dispositions non obligatoires sont adoptées dans la législation nationale. Egalement, la Convention contient des dispositions obligatoires mais qui laissent aux États parties le soin de fixer des mesures nationales pour leur mise en oeuvre. Enfin, la Convention ne fixe aucune sanction en cas de non-respect de ses prescriptions, qui doivent donc être arrêtées par la législation nationale.

18. Pour ces raisons, un travail de transposition de certains articles a été entrepris, de telle sorte que la partie de la loi précitée du 9 novembre 1990, relative aux conditions de travail et de vie des marins, a été amplement développée.

19. Dès lors, en raison l'importance des remaniements à opérer, il a été nécessaire de repenser la structure de la loi précitée du 9 novembre 1990 ; la présentation de celle-ci n'étant plus adaptée à un texte d'une telle longueur. Pour une meilleure lisibilité, il a été décidé de procéder à une renumérotation des parties et des articles. Sur le modèle du Code de travail et du Code de commerce, la numérotation de chaque article est donc composée de deux parties, la première reprenant le plan de la loi et le deuxième le numéro de l'article. Le vocabulaire employé dans toute la loi a également fait l'objet d'une modernisation.

20. Le présent projet de loi contient donc des dispositions modificatives (articles 1er à 72 et articles 74 à 106) qui se contentent de renuméroter les articles, de changer des expressions et de préciser certains points de manière ponctuelle. En outre, le projet introduit deux nouveautés :

– la désignation du Commissaire aux affaires maritimes comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1er dudit règlement et ;
– des dispositions modifiant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes avec la création de postes de fonctionnaires autres que le Commissaire aux affaires maritimes et d'une règle dérogatoire concernant la fonctionnarisation des employés de l'État travaillant pour le Commissariat aux affaires maritimes.

---

2 L'article L. 127-1. Relatif au transfert d'entreprise exclut les navires de mer de son champ d'application. L'article L. 141-1. prévoit une exception pour les entreprises de la marine marchande maritime à l'application du paragraphe 1er de l'article L. 010-1 dans le cadre du détachement. L'annexe 3 interdit le travail à bord des navires aux jeunes en raison des dangers inhérents pour leur santé

3 Tribunal du travail de Luxembourg, 4 mars 2009, aff. Coqueret c/ Orion Shipping *« […] l'article 3 de la loi du 31 juillet 2006 portant introduction d'un Code du travail prévoit que les références à des dispositions abrogées par la présente loi sont remplacées par des références aux dispositions correspondantes du Code du travail. La référence à l'article 104 de la loi du 9 novembre 1990 à la loi du 24 mai 1989 est partant à remplacer par une référence au Code du travail. Il s'ensuit que les dispositions du Code du travail ne s'appliquent pas au contrat de travail maritime et que c'est bien la loi du 9 novembre 1990 qui est applicable à la relation de travail […] »*

21. L'article 73 introduit la nouveau livre III qui est composé de cinq titres. Le titre préliminaire contient les définitions applicables au livre III dont celle relative aux gens de mer. Cette définition est importante car l'intégration de la Convention au droit luxembourgeois conduit à étendre la notion de gens de mer, au-delà des marins brevetés. En effet, certains gens de mer au sens de la Convention étaient considérés comme des travailleurs de droit commun. Ce titre traite également du champ d'application matériel du livre III.

22. Le titre 1er a pour objet les conditions individuelles et collectives de travail et fixe notamment les conditions minimales requises pour pouvoir travailler à bord (âge minimal, conditions de santé, de formation et de qualification). Il traite également des contrats d'engagement maritime en ce qui concerne leur forme, les dispositions minimales protectrices des gens de mer et les dispositions supplétives ainsi que les questions relatives à leur exécution et à leur résiliation. A ce titre, on trouve dans cette partie les obligations des armateurs concernant le rapatriement des gens de mer.

23. Le titre 2 règle les conditions de travail des gens de mer. Ces conditions de travail sont très surveillées car elles font souvent l'objet d'abus de la part des armateurs en ce qui concerne le non-respect des heures de repos et le non-paiement des salaires. Ce titre contient également un chapitre 4 qui pose des minima relatifs aux conditions de vie à bord.

24. Le titre 3 a pour problématique la protection de la santé des gens de mer. Ce thème est également abordé par la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires transposée en droit luxembourgeois par la loi du 29 avril 2000. Cette loi est modifiée par le présent projet de loi qui lui apporte des précisions.

25. Enfin, le titre 4 pose les principes pour la mise en place du système d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. Ce titre est complété par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité.

26. Pour finir, les articles 107 à 116 procèdent aux modifications d'autres lois :

– les articles 107 et 109 apportent des modifications à la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
– les articles 110 à 112 modifient la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales ;
– les articles 114 à 116 complètent la loi du 29 avril 2000 précitée.

Position de la Chambre des salariés

27. Comme le présent projet de loi constitue le résultat d'un large consensus obtenu suite aux longues démarches de dialogue social, la Chambre des salariés limite son avis aux seuls points où les positions n'ont pas su aboutir à un compromis entre armateurs et syndicats, à savoir aux seules questions liées à la sécurité sociale et au salaire social minimum.

Sécurité sociale

28. Actuellement, l'article 1er du Code des assurances sociales luxembourgeois prévoit que *« sont assurés obligatoirement conformément aux dispositions qui suivent*

...

3) les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois et qui, soit possèdent la nationalité luxembourgeoise ou celle d'un pays avec lequel le Luxembourg est lié par un instrument bi-ou multilatéral de sécurité sociale, soit résident au Grand-Duché de Luxembourg. »

29. L'article 74 du projet de loi propose de permettre dorénavant aux armateurs de demander une dérogation à ce principe et de cotiser auprès d'une assurance privée, en lieu et place de l'affiliation auprès des organismes de sécurité sociale luxembourgeois. Une telle demande de dérogation est limitée aux seuls gens de mer, ressortissants d'Etats (tiers) avec lesquels le Luxembourg a conclu une conven-

tion bilatérale et doit être adressée au Commissaire aux affaires maritimes, accompagnée de la preuve que le régime privé souscrit prend en charge les prestations décès, vieillesse, accident du travail et maladies professionnelles. Le Commissaire aux affaires maritimes ne prend sa décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale.

30. La CSL note que le dispositif envisagé n'énumère qu'un minimum de branches couvertes, sans se prononcer sur l'étendue de la couverture sociale concernant les prestations visées.

31. D'après le commentaire des articles, l'objectif poursuivi par cette dérogation est de permettre aux gens de mer de bénéficier d'une continuité dans leur affiliation auprès d'un même organisme lorsqu'ils seraient amenés à changer de navires arborant des pavillons différents mais appartenant au même armateur.

32. La Chambre des salariés salue vivement la solution retenue par le gouvernement dans le cadre du présent projet de loi consistant à entériner l'approche médiane entre les positions respectives des armateurs et des syndicats, solution ayant en outre obtenu l'accord informel du département international de l'IGSS :

- **Tout marin de nationalité luxembourgeoise ou résidant au Luxembourg sera soumis au régime de sécurité sociale luxembourgeois,**
- **Tout marin visé par le champ d'application du règlement européen 883/2004 sera soumis au régime de sécurité sociale que ledit règlement désigne,**
- **Pour les marins ressortissants de pays tiers, il y a lieu de distinguer :**
  - **Ceux ayant la nationalité d'un Etat tiers avec lequel le Luxembourg a conclu une convention bilatérale de sécurité sociale, seront soumis optionnellement soit au régime luxembourgeois de sécurité sociale, soit à une assurance privée (nouveauté)**
  - **Ceux ayant la nationalité d'un Etat tiers avec lequel le Luxembourg n'a pas conclu de convention bilatérale de sécurité sociale, seront couverts par une assurance privée, sauf si le marin peut être couvert par un régime de sécurité sociale offert par le pays d'origine qui serait partie à la Convention du travail maritime, 2006.**

33. En tout état de cause, notre Chambre professionnelle s'oppose catégoriquement à l'approche de la Chambre de commerce arguant du principe de non-discrimination et de la simplification administrative pour proposer – dans le seul but d'une réduction des coûts pour les armateurs – une harmonisation vers le bas et une remise en cause des acquis en matière de sécurité sociale dans le chef des gens de mer de nationalité luxembourgeoise ou résidents luxembourgeois ainsi que des marins européens.

La poursuite du lucre ne saurait se substituer à une couverture sociale et un niveau de protection adéquats avec des prestations sociales correctes.

34. D'ailleurs, l'effet de non-discrimination et la simplification administrative auraient également pu être atteints par un nivellement vers le haut sur base de l'affiliation par principe au régime luxembourgeois de sécurité sociale de tous les gens de mer occupés par un même armateur, disposant e.a. de navires battant pavillon luxembourgeois.

Cette approche serait conforme à la philosophie de la MLC 2006, qui préconise que *« tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération Internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer »* et *« Tout membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre ».*

Salaire social minimum

35. La MLC 2006 traite du sujet du salaire minimum en conseillant un plancher équivalent au salaire BIT (principe directeur B2.2.4). Ce plancher minimal est inférieur à celui préconisé par les normes de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

36. Lors des discussions préliminaires du dialogue social, il a été argumenté que le salaire des gens de mer est de nature à être lié aux conditions économiques et sociales propres au pays où se trouve la résidence du marin.

Le dialogue social entre les partenaires sociaux avait abouti au consensus suivant :

- **Les gens de mer de nationalité luxembourgeoise ou résidents au Grand-Duché de Luxembourg continuent à bénéficier du salaire social minimum luxembourgeois.**
- **Les gens de mer européens et résidant dans un autre Etat membre de l'Union européenne bénéficient du salaire, le cas échéant minimal, applicable dans leur pays de résidence.**
- **Les autres marins, dont notamment les gens de mer ressortissants de pays tiers, obtiennent un salaire librement négocié dont le minimum ne peut pas être inférieur aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international, devant plus concrètement être conformes aux normes ITF, qui prévoient un plancher de salaire supérieur à celui préconisé par l'OIT (MLC).**

37. Pour aboutir à la mise en oeuvre de ce consensus, la CSL demande à ce que la copie du présent projet de loi soit revue afin de consacrer explicitement l'accord trouvé entre partenaires sociaux consistant à garantir le bénéfice du salaire social minimum luxembourgeois aux résidents du Grand-Duché de Luxembourg, l'attribution aux gens de mer européens d'un salaire, le cas échéant minimum, de leur pays de résidence et à soumettre les autres gens de mer, ressortissants de pays tiers, au principe de la libre négociation des salaires, par référence aux standards minimaux internationaux, notamment aux normes préconisées par la Fédération internationale des ouvriers du transport (IFT).

*

Sous la réserve expresse de la prise en considération de ses remarques formulées dans le présent avis, la Chambre des salariés approuve les présents projets de loi et projets de règlement grand-ducaux.

Luxembourg, le 27 novembre 2018

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude READING

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7329/03

N° 7329[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

P R O J E T D E L O I

portant modification

- **de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,**
- **du Code de la consommation,**
- **de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,**
- **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et**
- **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(24.3.2020)

Par dépêche du 29 mai 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie.

Au texte du projet de règlement grand-ducal proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte coordonné de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Par dépêche du 25 juin 2018, les textes coordonnés de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, de la loi du 23 septembre 1997 portant règlementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ont été communiqués au Conseil d'État.

Les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement des 16 octobre et 11 décembre 2018.

Le Conseil d'État a rencontré des agents du Commissariat aux affaires maritimes en date du 7 octobre 2019 pour obtenir des explications supplémentaires sur certains points.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous examen tend à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et à diminuer les risques d'accident maritime et de pollution souvent dus à des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation.

Le projet tend encore, d'après les auteurs, à rapprocher davantage le droit du travail maritime du droit commun du travail et à préciser les mesures de mise en exécution de la Convention du travail maritime entrée en vigueur le 20 août 2013.

La Convention du travail maritime a été ratifiée en date du 20 septembre 2011 par le Luxembourg. Une fois un traité ratifié conformément aux procédures constitutionnelles et aux règles de droit international, l'État est en effet engagé sur le plan international et ne peut, d'après l'article 27 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, signée le 23 mai 1969 et approuvée par la loi du 4 avril 2003, invoquer les dispositions de son droit interne pour justifier de la non-exécution d'un traité.[1]

La question de la nécessité de ce projet de loi peut donc se poser au regard du fait que le Luxembourg a ratifié la Convention de travail maritime et que cette dernière occupe un rang supérieur dans la hiérarchie des normes par rapport à la loi nationale. Le Luxembourg adopte une position moniste dans le cadre de laquelle les traités sont applicables dès leur ratification et ont une position spécifique, en l'occurrence supérieure aux lois internes, par opposition au dualisme préféré, par exemple, au Royaume-Uni où les traités internationaux signés et ratifiés doivent être formellement repris par une loi interne (principe de la souveraineté parlementaire). En France, à titre d'exemple, la Convention du travail maritime a simplement été publiée par un décret du 13 juin 2014 (décret 2014-615). La Belgique, où la Convention du travail maritime est entrée en vigueur le 20 août 2014, a opté d'aligner antérieurement la réglementation belge sur ces nouvelles obligations internationales.

Les agents du Commissariat aux affaires maritimes, rencontrés lors de la réunion du 7 octobre 2019, ont expliqué leur démarche par le fait qu'ils ont voulu garantir une meilleure lisibilité du texte. Ils ont en outre précisé que certaines dispositions de la Convention du travail maritime laissent une certaine latitude aux États signataires pour la mise en œuvre des mesures préconisées et que d'autres dispositions fixent des obligations contraignantes, mais qui ne sont cependant pas assorties de sanctions en cas de violation.

Or, pour atteindre ces objectifs, les normes édictées au niveau international doivent jouir d'un effet contraignant au sein de l'ordre juridique national. Le droit national devra dès lors pouvoir s'appliquer, notamment pour régir certaines situations, en complément de la convention internationale.

Si le Conseil d'État comprend les motivations ayant amené les auteurs du projet de loi à procéder de la sorte, il se doit cependant d'émettre des doutes et certaines interrogations quant à cette façon de procéder. Malgré les explications complémentaires reçues de la part des agents du Commissariat aux affaires maritimes, le Conseil d'État est toujours à se demander pourquoi certains articles de la Convention du travail maritime ont été intégralement recopiés et pourquoi, au contraire, d'autres dispositions ne sont même pas abordées. La démarche des auteurs du projet de loi n'est pas claire sur ce point. Cette approche différenciée oblige les juridictions et les administrations à appliquer tantôt la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et tantôt la Convention du travail maritime au titre de son applicabilité directe. En outre, le fait de regrouper dans un texte national des dispositions internationales entraîne l'obligation pour les auteurs du projet de loi de garder systématiquement leur texte à jour et de le modifier et de l'adapter au gré des modifications et amendements de la Convention du travail maritime. Or, même si le projet de loi tient compte des derniers amendements datant de 2014, 2016 et 2018, ces modifications sont fréquentes, ce qui exige donc une réadaptation systématique du texte national. Il est évident que des problèmes risquent surgir en présence d'une adaptation avec décalage.

Une autre problématique qui se pose à la lecture du projet de loi sous examen est la question de la compétence territoriale des juridictions luxembourgeoises et de la loi applicable en matière pénale. En principe, le navire battant pavillon luxembourgeois n'est pas considéré comme constituant une partie du territoire national, de sorte que la question du lieu où l'infraction est commise se pose. L'article 4 du Code pénal dispose que « [l]'infraction commise hors du Grand-Duché, par des Luxembourgeois ou par des étrangers, n'est punie, dans le Grand-Duché, que dans les cas déterminés par la loi ». Le Conseil d'État estime dès lors qu'il serait utile, pour garantir l'application pratique de la loi en projet sous avis, d'aussi bien préciser la compétence territoriale et donc la loi applicable à l'endroit des articles comportant des sanctions pénales.

---

1 Cour d'appel, arrêt du 13 novembre 2001, n° 396/01 V, Annales du droit luxembourgeois, éd. Bruylant, 2002, p. 456, *in* M. Besch, « Normes et légistique en droit public luxembourgeois », éd. Promoculture Larcier, 2019, p. 19, n° 2.

Un autre problème qui risque de se poser est la situation d'un conflit entre la loi en projet et la Convention du travail maritime. Dans un tel cas, la primauté sera accordée à la Convention du travail maritime ; et au Conseil d'État de s'interroger sur l'intérêt de la démarche des auteurs du projet de loi.

De plus, le domaine visé par le projet de loi sous examen ne concerne pas uniquement la Convention du travail maritime, mais touche également au droit de l'Union européenne. Ceci ne favorise certainement pas la lisibilité voulue par les auteurs du projet de loi.

Le Conseil d'État a constaté à l'examen du projet de loi que les auteurs font à plusieurs reprises référence à des conventions collectives. Cependant, le projet sous examen ne contient aucune disposition similaire à celle de l'article L.010-1 du Code de travail d'après lequel les dispositions résultant de conventions collectives déclarées d'obligation générale sont des dispositions d'ordre public applicables à tous les salariés exerçant une activité sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Le Conseil d'État estime qu'il serait utile de faire figurer une disposition similaire dans le projet de loi sous examen applicable à tous les salariés exerçant leur activité sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Le Conseil d'État a par ailleurs, à la lecture du projet de loi, constaté que les auteurs utilisent à plusieurs reprises des formulations tendant à préciser ou rappeler le champ d'application du projet de loi sous examen en utilisant des formulations différentes dans les sections en question : « tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois » (article 3.1.1-20) ou « tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois » (article 3.2.1-1) ou encore « tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son (leur) contrat d'engagement » (article 3.2.2-10). Le Conseil d'État estime qu'il serait préférable de fixer le champ d'application du projet de loi sous examen au début du texte en projet, dans un premier article, ce qui aurait l'avantage d'éviter des répétitions inutiles et différentes dans le texte. S'il s'agit cependant de fixer différemment le cercle des personnes visées dans un article particulier, il y a évidemment lieu de le préciser en utilisant des concepts différents.

Finalement, à la lecture du projet de loi, il apparaît que les auteurs font profiter les gens de mer également des dispositions relatives au congé parental (article 3.2.2-23). Or, pour bénéficier du congé parental, le salarié doit être affilié auprès du Centre commun de la sécurité sociale du Luxembourg. Ce principe réduit donc considérablement, aux yeux du Conseil d'État, le cercle des personnes susceptibles de bénéficier de ce congé parental, car seulement une minorité des gens de mer sont effectivement affiliés au Luxembourg. Cependant, le commentaire des articles donne l'impression que les auteurs ont eu l'intention de faire bénéficier tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois de cette mesure. Le Conseil d'État reviendra sur ce point lors de l'examen de l'article concerné.

*

EXAMEN DES ARTICLES

I) Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime

Articles 1er et 2

Sans observation.

Article 3

Article 0.2.0.-1

Les modifications opérées se limitent à un remplacement des termes « Communauté économique européenne » par « Union européenne » et à l'ajout que le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes peut se faire représenter et déléguer toutes ou parties de ses attributions.

Si le premier point ne nécessite pas de commentaire, le Conseil d'État s'interroge cependant sur la nécessité de la disposition relative à la représentation et à la délégation par rapport aux règles générales régissant le statut des fonctionnaires. Si les auteurs du projet de loi décident de maintenir cet alinéa, il conviendra d'utiliser la terminologie correcte applicable depuis la réforme de la fonction publique.

Le dernier alinéa de cet article, qui concerne la compétence du commissaire de refuser d'immatriculer des navires ou de les radier s'ils ne remplissent pas les conditions exigées, trouverait mieux sa

place dans l'énumération des différentes missions du commissaire et le Conseil d'État suggère de remonter cet alinéa dans cette énumération.

Article 0.2.0.-2

Cet article introduit la possibilité des plaintes que les passagers peuvent déposer conformément au règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement CE n° 2006/2004. Le projet de loi introduit également les termes « transporteur », « voyagiste », « agent de voyage » et « exploitant de terminal ». Les définitions de ces termes résultent à suffisance du règlement (UE) n° 1177/2010 précité. Le Conseil d'État constate que les articles 24 et 25 de ce règlement européen ne mentionnent pas les agents de voyage et voyagistes. Le Conseil d'État comprend ces articles en ce sens que les transporteurs et exploitants de terminaux sont obligés, en vertu de l'article 24 du règlement précité, de mettre en place un système de traitement des plaintes. Cette obligation ne semble pas exister pour les agents de voyage et les voyagistes. Les organismes nationaux chargés de l'application du prédit règlement, en l'occurrence le Commissariat aux affaires maritimes pour le Luxembourg, sont compétents pour recevoir toutes les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010, donc également celles dirigées contre les voyagistes et agents de voyage.

À l'alinéa 3, il y a lieu d'ajouter également l'« agent de voyage » qui semble avoir été omis dans l'énumération des intervenants qui peuvent se faire entendre préalablement dans le cadre de l'instruction et avant toute sanction.

Il est difficilement concevable comment le commissaire aux affaires maritimes peut infliger une sanction administrative ou prononcer un avertissement à l'encontre d'un transporteur, voyagiste, agent de voyage ou exploitant de terminal étranger et non domicilié ou représenté au Luxembourg.

Au paragraphe 6, il y a lieu d'utiliser la dénomination correcte de l'administration visée, à savoir « Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Article 4

Article 0.3.0-1

Sans observation.

Article 0.3.0-2

Cet article prévoit que l'employé de l'État travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes peut pour être admis au statut de fonctionnaire de l'État, choisir de remplacer la langue allemande par l'anglais.

La fonctionnarisation des employés de l'État est prévue par l'article 80 du statut général du fonctionnaire.[2]

Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article sous examen qui risque de constituer une inégalité devant la loi au sens de l'article 10*bis* de la Constitution. Cette inégalité de traitement n'est pas justifiée. Il ne résulte ni du projet de loi, ni du commentaire des articles pourquoi cette faveur serait

---

2 « 1. L'employé de l'État peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues ci-dessous. Le présent paragraphe s'applique aux employés de l'État relevant des sous-groupes administratif, scientifique et technique, éducatif et psycho-social ou à attributions particulières.

Avant de pouvoir changer de statut, l'employé doit remplir les conditions suivantes : a) avoir accompli au moins quinze années de service, à temps plein ou à temps partiel, à compter de la date d'engagement auprès de l'État en qualité d'employé ; b) avoir une connaissance adaptée au niveau de carrière des trois langues administratives ; c) avoir réussi à l'examen de carrière lorsqu'un tel examen est prévu pour le sous-groupe d'indemnité dont relève l'employé ; d) le cas échéant, avoir au moins réalisé le plan de travail individuel tel que déterminé à l'occasion des entretiens individuels prévus dans le cadre de la gestion par objectifs.

L'employé qui remplit les conditions précitées est admis à passer l'examen de promotion ou, à défaut d'un tel examen, l'examen de fin de stage prévus pour le groupe de traitement dont l'employé veut faire partie. L'employé qui a réussi à l'examen précité est nommé en qualité de fonctionnaire au même niveau de groupe de traitement et aux mêmes grade et échelon qu'il avait atteints avant sa fonctionnarisation. La date de nomination détermine l'échéance des avancements en grade et en échelon ultérieurs. Les avancements ultérieurs dans le nouveau groupe de traitement sont subordonnés aux conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires applicables aux fonctionnaires de l'État.

2. Les employés de l'État relevant du sous-groupe de l'enseignement peuvent être admis au statut de fonctionnaire de l'État, sur base des mêmes critères, selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal tenant compte des contraintes spécifiques du secteur de l'enseignement. »

accordée uniquement à l'employé de l'État qui serait fonctionnarisé, mais non pas au fonctionnaire. L'argument du simple pragmatisme avancé par les auteurs du projet de loi dans leur commentaire des articles n'est pas convaincant. Le Conseil d'État doit s'opposer encore formellement à l'article sous examen qui prévoit une dérogation sans aucune justification au texte général.

Article 5

La tournure « sauf disposition contraire » prête à confusion et n'apporte pas la moindre plus-value au texte ; elle est dès lors à omettre.

L'alinéa 5 est modifié et prévoit un renvoi à des « exigences en matière de sécurité et de sûreté établies par les conventions internationales si applicables sinon par règlement grand-ducal ». Le Conseil d'État constate que la matière couverte en l'occurrence constitue une matière réservée à la loi en ce qu'elle touche à la sécurité des personnes et à la protection de la santé (article 11, paragraphe 5, de la Constitution). D'après l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises ». La Cour constitutionnelle a encore récemment rappelé cette configuration des pouvoirs en considérant que l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution réserve la détermination des éléments essentiels de ces droits à la loi, tandis que les éléments moins essentiels peuvent être réglés par le pouvoir exécutif[3].

Par conséquent, le Conseil d'État est amené à demander, sous peine d'opposition formelle, que soient déterminées avec plus de précision, dans la loi en projet, les exigences en matière de sécurité et de sûreté qui doivent être fixées par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale. Un renvoi direct au règlement grand-ducal, tel que prévu en l'espèce, est donc exclu.

Articles 6 à 61

Sans observation.

Article 62

Le paragraphe 2 accorde au ministre la possibilité d'habiliter certains organismes agréés.

Le Conseil d'État part de l'hypothèse que par le terme « modalités arrêtées par règlement grand-ducal » sont visées des dispositions d'ordre purement procédural qui peuvent être fixées par voie de règlement grand-ducal.

Il s'agit d'une compétence qui ne peut en principe pas revenir au ministre, mais uniquement au Grand-Duc dans la mesure où il s'agit ici d'une matière réservée à la loi, et ce conformément à l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Cependant, le Conseil d'État comprend 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 en ce sens qu'il comporte des règles de procédure et qu'un règlement grand-ducal peut donc arrêter les modalités de cette habilitation.

Articles 63 à 65

Sans observation.

Article 66

Le projet de loi indique encore que le ministre pourrait limiter le nombre des organismes qu'il habilite. Une telle limitation n'est en l'espèce pas prévue au niveau européen et constitue en principe une entrave à la liberté du commerce.

Une limitation similaire figurait déjà dans le projet de règlement qui est devenu le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, et modifiant le règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/

3 Arrêts n^{os} 132/18 et 133/18 du 2 mars 2018 de la Cour constitutionnelle (Mém. A n^{os} 196 et 197 du 20 mars 2018).

UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE.

Dans son avis n° 51.325 du 23 février 2016, le Conseil d'État avait soulevé ce qui suit : « Il reste, et cela devient particulièrement clair à la lecture des alinéas 2 et 3 de l'article sous revue, aux termes desquels le ministre peut restreindre le nombre des organismes qu'il habilite à effectuer l'inspection et les visites de navires ou à exiger d'un pays tiers la réciprocité de traitement en la matière, qu'on touche en l'occurrence à la liberté de commerce protégée par l'article 11(6) de la Constitution et aux éventuelles restrictions à son endroit. Comme il s'agit dès lors d'une matière réservée à la loi, les restrictions en question ne peuvent être définies, d'après l'article 32(3) de la Constitution, qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi. Ce cadrage normatif peut certes également résulter, mais à titre complémentaire, d'une norme européenne. En l'occurrence, la directive prévoit bien la mesure incriminée, sans toutefois l'expliciter. Comme la loi précitée du 9 novembre, qui sert de fondement au projet de règlement grand-ducal sous revue, reste muette au sujet d'éventuelles restrictions concernant l'habilitation des organismes de contrôle, des doutes quant à une base légale appropriée sont permis. Le Conseil d'État avait d'ailleurs déjà fait valoir ces mêmes réticences dans son avis du 11 novembre 2003 concernant le texte qui allait devenir le règlement grand-ducal précité du 19 janvier 2004. Par voie de conséquence, le Conseil d'État propose de supprimer les alinéas 2 et 3 de l'article 3. Une transposition des dispositions afférentes devra se faire par la voie législative pour être à l'abri de toute critique. » Le Conseil d'État avait été suivi dans son avis et les deux alinéas en question ont été supprimés.

Conformément à l'article 4, paragraphe 1er, de 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, ci-après « directive 2009/15/CE » : « En appliquant l'article 3, paragraphe 2, les États membres ne peuvent, en principe, pas refuser d'habiliter un organisme agréé à effectuer les tâches en question, sous réserve du paragraphe 2 du présent article et des articles 5 et 9. Ils ont, toutefois, la faculté de restreindre le nombre d'organismes qu'ils habilitent en fonction de leurs besoins, à condition qu'ils aient des motifs transparents et objectifs de procéder ainsi. »

Le Conseil d'État constate encore que les auteurs ont suivi son avis précité du 23 février 2016 et ont transposé l'article 4 de la directive 2009/15/CE dans le projet de loi sous avis. Cependant, il y a lieu de noter une différence dans la terminologie utilisée : la directive exige des motifs transparents et objectifs et le projet de loi se réfère à des critères transparents et objectifs. Si un motif peut se définir comme une raison de fait ou de droit qui commande la décision[4], le critère n'est pas un terme juridique. Le Conseil d'État propose de s'aligner sur la directive et d'utiliser le terme « motif ». Le projet de loi n'est pas explicite sur ce qu'il faut entendre par « transparent » et « objectif ». Afin de disposer de plus de précisions à ce sujet, le Conseil d'État demande, sous réserve de dispense du second vote constitutionnel, la communication du projet de règlement grand-ducal pour pouvoir apprécier les critères objectifs et transparents.

Le paragraphe 2 de l'article 4 de la directive 2009/15/CE prévoit la possibilité d'exiger la réciprocité de traitement pour des pays tiers : « En vue d'autoriser un organisme agréé situé dans un pays tiers à accomplir tout ou partie des tâches visées à l'article 3, un État membre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes agréés situés dans la Communauté. » Ce point n'appelle dès lors pas d'autre observation.

Le projet de loi indique *in fine* de l'article sous examen que les modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. Si les modalités d'habilitation peuvent figurer dans un règlement grand-ducal, les conditions d'habilitation doivent figurer dans le texte de loi, étant donné qu'il s'agit en l'espèce d'une matière réservée à la loi au sens de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous examen. En effet, le renvoi à un règlement grand-ducal ne peut se concevoir que dans le cadre de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Articles 67 à 72

Sans observation.

---

4 Gérard Cornu, *« Vocabulaire juridique »*, Association Henri Capitant, 8e édition mise à jour, 2007, PUF.

Article 73

Article 3.0.0-1

Cet article énumère une série de définitions. La partie de phrase « sauf stipulation contraire dans une disposition particulière » est à omettre, de façon générale, mais particulièrement dans le présent domaine touchant à l'ordre public. Les auteurs ont recopié cette tournure de phrase de l'article 2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime où elle a une utilité qui fait cependant défaut dans le cadre du projet de loi sous examen. Le Conseil d'État estime que cette partie de phrase doit donc être omise.

Le terme « navire » est défini au point 7 comme étant « tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ». Le Conseil d'État se demande si, au regard des nombreuses définitions du terme « navire » applicables dans d'autres textes, il n'y aurait pas lieu de compléter cette définition. En effet, un navire de plaisance au sens de l'article 1er de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, est également susceptible de tomber sous cette définition.

À la lecture du commentaire des articles (page 97), les auteurs du projet de loi notent ce qui suit : « Les navires inscrits au registre de plaisance (loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales) sont aussi visés par le présent texte, même s'ils ne sont pas exploités commercialement, dans la mesure où l'article 28 de la loi précitée du 23 septembre 1997 renvoie aux dispositions du présent livre dès lors que le navire est armé d'un équipage avec lequel des rapports de service s'établissent. » Les auteurs du projet de loi ont donc bien eu l'intention d'étendre la définition du terme « navire » aux navires de plaisance.

La définition relativement large donnée par les auteurs du projet de loi semble être contradictoire par rapport à l'article 3.0.0-2, paragraphe 2, lequel semble limiter l'application des dispositions sous examen aux navires affectés à des activités commerciales et exclut les dispositions de ce livre pour les navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle, tels que les boutres ou les jonques ; sont également exclus les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires. Le Conseil d'État estime que la définition du terme « navire » mériterait d'être précisée, surtout au regard du commentaire des articles qui ne reflète pas, sur ce point, le projet de loi, pour éviter toute équivoque dans le domaine d'application du projet de loi sous examen.

Lors de la réunion entre le Conseil d'État et les agents du Commissariat aux affaires maritimes, les auteurs du projet de loi ont expliqué l'utilité de la définition du vol à main armée par rapport à l'infraction contenue dans le Code pénal. Il a notamment été expliqué que cette définition est plus large et dépasse le seul cadre pénal en étendant la couverture sociale et le maintien des salaires des gens de mer, victimes d'un tel vol à main armée (voir notamment article 3.2.3-8 du projet de loi).

Article 3.0.0-2

Un règlement grand-ducal ne peut pas exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires, de la définition de gens de mer et le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cet article. Le Conseil d'État tient à rappeler, d'abord, qu'en vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, le droit du travail est réservé à la loi et qu'il est réservé à la seule loi formelle d'y apporter des restrictions.

Aux termes de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, tel qu'il a été révisé en date du 18 octobre 2016, dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe outre les objectifs, les principes et points essentiels des mesures d'exécution.

En outre, les auteurs du projet de loi indiquent que, pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer, il « sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou [tout] document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT ». Cette tournure est à éviter, car elle manque de précision et constitue un risque d'arbitraire.

Les auteurs du projet de loi se réfèrent encore à la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, pour exclure, par voie

de règlement grand-ducal, certaines catégories de personnes de la définition de gens de mer. Le Conseil d'État note que ladite résolution n'est pas un acte juridique contraignant applicable au Luxembourg et qu'il ne saurait y être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle[5]. Dès lors, le renvoi par la loi en projet à une telle résolution ne respecte pas les exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Le Conseil d'État doit par conséquent s'opposer formellement à la disposition sous avis.

Si les auteurs avaient voulu dessiner un cadre pour une éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer, ce cadre devrait figurer ensemble avec les éléments qui le déterminent avec la précision voulue, dans la loi.

Pour ce qui concerne le paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'État se réfère à ses observations faites à l'endroit de l'examen de l'article 3.0.0-1.

Article 3.0.0-3

L'alinéa 1er n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

L'alinéa 2 est, aux yeux du Conseil d'État, l'illustration pratique des remarques et interrogations formulées à l'endroit des considérations générales et montre à quel point la démarche adoptée par les auteurs du projet de loi porte atteinte à la lisibilité tant recherchée.

Article 3.0.0.-4

Cet article prévoit que les modalités et les conditions de délivrance de la pièce d'identité de gens de mer seront fixées par règlement grand-ducal.

La convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer prévoit dans son préambule ce qui suit : « Consciente que les gens de mer travaillent et vivent sur des navires se livrant au commerce international et que l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, partant, à la réalisation d'une navigation plus sûre et d'océans plus propres ;

Consciente aussi que descendre à terre est essentiel pour embarquer sur un navire ou le quitter après la période de service convenue ; […]. »

L'article 2 de cette même convention dispose que « tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit délivrer à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin qui en fait la demande une pièce d'identité des gens de mer conforme aux dispositions de l'article 3 de la convention ».

Le Conseil d'État comprend que l'article sous examen vise les seules modalités de délivrance d'une telle carte d'identité de gens de mer, de sorte que le renvoi à un règlement grand-ducal est dès lors possible. Les conditions de la délivrance d'une telle pièce d'identité ne peuvent cependant pas être fixées par le commissaire et le Conseil d'État devra émettre, sur base de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, une opposition formelle si les auteurs envisagent de régler les conditions de fond de délivrance de la pièce d'identité des gens de mer dans un règlement grand-ducal. Dans les matières réservées à la loi par la Constitution, en l'occurrence l'article 11, paragraphe 5, concernant les droits des travailleurs, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et, le cas échéant, les conditions auxquelles elles sont soumises.

Le Conseil d'État constate une différence entre le texte du projet de loi lui soumis et le texte coordonné. Si le texte du projet de loi limite la délivrance de la pièce d'identité de gens de mer aux seuls ressortissants luxembourgeois, le texte coordonné, quant à lui, accorde cette possibilité au résident permanent. Le projet de loi et le texte coordonné publié sous forme de document parlementaire ne présentent pas cette différence, mais limitent la délivrance aux seuls ressortissants luxembourgeois. Concernant les termes « résident permanent », il faut noter qu'ils ne figurent pas de cette façon dans la loi modifiée du 29 août 2008 portant sur la libre circulation et l'immigration. Cette loi traite « du droit de séjour permanent » pour le citoyen de l'Union européenne ou d'un pays assimilé, ou du « statut de résident de longue durée » pour le ressortissant d'un pays tiers à l'Union européenne. Il est dès lors

5 Cour const., arrêt du 28 novembre 2014, n° 114/14 ; Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Marc Besch, Promoculture Larcier, édition 2019, p. 38.

demandé aux auteurs du projet de loi de clarifier ces points et d'aligner le texte coordonné sur les amendements du projet de loi dont le Conseil d'État est seul saisi.

Article 3.0.0-5

Cet article est superflu et peut être omis.

L'article 3 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine prévoit que : « Sont assujetties aux dispositions du présent code, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire luxembourgeois ou reçues à bord en vue d'effectuer le voyage. » L'article sous examen ne fait donc que reprendre des évidences.

Article 3.0.0.-6 et 3.1.1-1

Sans observation.

Article 3.1.1-2

Le commissaire doit veiller aux critères de l'exercice de l'activité et au respect de la condition objective de l'article 3.1.1-1 dont il ne pourra dispenser un opérateur économique. Il s'agit d'une règle de police relevant de la protection des travailleurs et de la santé publique au sens de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Dans une matière réservée à la loi, la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire de la part de l'administration. Or, étant donné qu'il est prévu que le commissaire « peut ordonner la cessation immédiate », mais que la loi en projet ne comprend aucun critère permettant d'encadrer le pouvoir du commissaire, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous avis.

Les termes « Sans préjudice de l'alinéa qui précède » sont à omettre, car la sanction prévue à l'alinéa 2 est indépendante de la cessation immédiate du travail du marin concerné prévue à l'alinéa 1er qui constitue une mesure administrative.

Article 3.1.1-3

Cet article concerne la production d'un certificat médical valide. L'article 3.1.1.-8 précise qu'un certificat médical reste valide pendant une durée de deux ans maximum. Dans un souci de lisibilité, le Conseil d'État estime qu'il serait judicieux de préciser ce point à l'article sous examen et d'ajouter les termes « à partir de son établissement ».

Articles 3.1.1-4

Sans observation.

Article 3.1.1-5

Les auteurs du projet de loi indiquent que « le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW ». Cette précision est inutile, la STCW[6] étant une norme hiérarchiquement supérieure à la loi en projet. Partant, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer la première phrase de l'article sous revue. La suite de cet article a été recopiée telle quelle de la Convention du travail maritime.

Article 3.1.1-6

L'article sous examen indique que le certificat médical est délivré « par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable ». Les auteurs du projet de loi énumèrent dans la suite quatre points indiquant quels sont les praticiens dûment autorisés. Dans le commentaire des articles, les auteurs précisent que cet article correspondrait à l'ancien article 76, alinéa 3, de la loi précitée du 9 novembre 1990. Cet ancien article prévoyait à l'endroit de l'alinéa 3 que : « Le certificat médical est délivré aux frais de l'armateur par un médecin agréé par le commissaire aux affaires maritimes. »

Le libellé de l'article sous examen n'est pas issu de la Convention du travail maritime laquelle ne se prononce pas sur les qualifications du médecin qui est susceptible d'établir ce certificat médical. La STCW prévoit dans sa section B-I/9 *sub* « Recommandations concernant les normes médicales » que

6 Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

« l'expérience et les qualifications requises des médecins praticiens qui effectuent les examens médicaux d'aptitude des gens de mer sont notamment des qualifications en médecine du travail ou en médecine du travail maritime, une expérience professionnelle acquise en tant que médecin à bord d'un navire ou dans une compagnie maritime, ou sous la supervision d'une personne possédant les qualifications ou l'expérience susmentionnées. »

Il résulte de ce qui précède que les auteurs du projet de loi sont *a priori* plus larges dans l'article sous examen en acceptant des médecins, sans spécialisation, avec la seule exigence d'être licenciés ou certifiés (points 1 à 3). La loi nationale est dès lors moins sévère et plus large que la norme internationale hiérarchiquement supérieure. Cependant, il faut souligner que la STCW n'émet à l'endroit de la qualification du médecin qu'une recommandation et non pas une obligation.

Le point 4 de l'article sous examen prévoit la possibilité de faire accepter un médecin par le commissaire ; un règlement grand-ducal pourrait préciser les modalités et conditions d'acceptation d'un tel médecin. Le Conseil d'État doit dès lors émettre une opposition formelle sur base de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, une telle mesure risquant de constituer une entrave à l'exercice d'une profession libérale.

Article 3.1.1-7

Le Conseil d'État constate que cet article a été recopié de la norme A1.2., point 6, de la Convention du travail maritime et n'a pas d'observation à formuler.

Les deux derniers alinéas ne figurent pas dans la Convention du travail maritime. Les auteurs précisent que la forme et le contenu du certificat médical pourront être précisés par règlement grand-ducal. Or, le Conseil d'État se doit de relever que la section A-I/9 de la STCW *sub* « Normes médicales » prévoit toute une série d'éléments qui doivent figurer dans ce certificat médical. Il est dès lors difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergeant, de sorte que le Conseil d'État se doit d'émettre une opposition formelle.

Article 3.1.1-8

Cet article détermine la durée de validité des certificats médicaux. Les auteurs ont recopié la norme A1.2, point 7, de la Convention du travail maritime, mais ajoutent ce qui suit : « […] ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié. » Le Conseil d'État comprend cet ajout comme une double condition qui n'est pas alternative. Il faut donc une demande motivée et une sollicitation de l'armateur. Le Conseil d'État doit émettre une opposition formelle par rapport à cet ajout, d'une part, pour insécurité juridique et, d'autre part, pour contrariété à la Convention du travail maritime. Les auteurs recopient un article de la Convention du travail maritime, qui fait sens dans cette convention tout en ajoutant une possibilité supplémentaire. Cette dernière manque encore de précision, car il est impossible de savoir qui est le destinataire d'une telle demande émanant de l'autorité maritime.

Le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer cette possibilité supplémentaire et de s'en tenir au texte de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'État constate encore que les termes « autorité maritime » ne figurent pas parmi les définitions à l'endroit de l'article 3.0.0-1 et se doit dès lors d'émettre une opposition formelle pour cause d'insécurité juridique.

Le Conseil d'État estime encore qu'il serait utile d'ajouter les termes « à compter de son établissement » après les points 1 et 2.

Article 3.1.1-9

Cet article prévoit la possibilité pour les gens de mer qui n'ont pas pu obtenir de certificat ou qui se sont vu imposer des limitations, de se faire examiner par un autre médecin ou lorsque cela est possible, par un arbitre médical indépendant. Cette dernière hypothèse qui trouve son origine dans la norme A1.2, point 5, de la Convention du travail maritime n'est cependant nullement définie dans le projet de loi, ni dans la Convention du travail maritime, ni ailleurs en droit national. Le Conseil d'État ignore par conséquent quelles personnes pourraient être considérées comme arbitres médicaux indépendants. Le Conseil d'État doit ici encore émettre une opposition formelle pour cause d'insécurité juridique.

Article 3.1.1-10

Les auteurs du projet de loi recopient le point 8 de la norme A1.2 de la Convention du travail maritime.

Article 3.1.1-11

L'article sous revue traite du certificat médical qui périme en cours de voyage. Il est prévu que ce certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Cet article figure encore tel quel dans la Convention du travail maritime (Norme A1.-2, point 9) avec la seule différence que la convention vise « un médecin qualifié » et le projet de loi « un praticien dûment autorisé ».

Article 3.1.1-12

Cet article a été recopié de la Convention du travail maritime (Norme A1.-2, point 10). La même exigence apparaît également dans la STCW.

Article 3.1.1-13

Le Conseil d'État se réfère à ses observations et à son opposition formelle émise à l'endroit de l'article 3.1.1-2.

Articles 3.1.1-14 et 3.1.1-15

Pour ce qui concerne les articles sous revue, les auteurs se sont bornés à recopier la règle 1.3 « formation et qualifications » de la Convention du travail maritime.

Article 3.1.1-16

L'alinéa 1er de l'article sous examen ne suscite pas d'observation de la part du Conseil d'État.

L'alinéa 2 de cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal fixe les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation. Le Conseil d'État s'oppose formellement à ce qu'un règlement grand-ducal fixe les qualifications requises. Il résulte de la règle 1.3 de la Convention du travail maritime que « les formations et brevets conformes aux instructions ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle ». Ces paragraphes 1er et 2 correspondent aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-15. Or, il est difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure.

Article 3.1.1-17

Le Conseil d'État réitère ses observations et ses oppositions formelles déjà formulées à l'endroit de l'examen des articles 3.1.1-2 et 3.1.1-13.

L'alinéa 2, point 3, contient une référence erronée à l'article 58 du Code pénal qui ne concerne pas la présente matière. Il est demandé aux auteurs de vérifier ce point. En outre, le terme « fraude » ne constitue pas une infraction autonome en droit pénal. Le Code pénal prévoit les infractions de fraude à restaurateur et à voiturier, la fraude fiscale aggravée et la fraude informatique, mais non pas la « fraude » en tant que telle. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à l'utilisation de ce terme pour violation de l'article 14 de la Constitution consacrant l'exigence de la précision de l'infraction pénale.

Articles 3.1.1-18 et 3.1.1-19

Sans observation.

Article 3.1.1-20

L'article sous examen prévoit que tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin. Le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de supprimer les termes « sans préjudice des règles » au début du paragraphe 2. L'article sous examen se réfère encore à un règlement grand-ducal qui fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret ; il s'agit en l'occurrence du

règlement grand-ducal du 19 août 2008 modifiant et complétant le règlement grand-ducal du 8 avril 1991 régissant le livret de marin. Le Conseil d'État se réfère encore à ses observations formulées à l'endroit des considérations générales sur le champ d'application du projet de loi.

Article 3.1.1-21

Sans observation.

Article 3.1.1-22

L'article sous examen fait référence au service de placement et de recrutement. Ces termes sont définis à l'endroit de l'article 3.0.0-1., point 11, qui reprend la définition figurant dans la Convention du travail maritime. Les auteurs entendent transposer ici en droit national une partie des recommandations figurant sous la norme A1.4 *sub* « recrutement et placement » de la Convention du travail maritime.

Les termes « mesures appropriées » ne sont pas définis et constituent une insécurité juridique, et ce d'autant plus que l'article 3.1.1., point 25, prévoit des sanctions pénales. On peut encore se poser la question de savoir de quelle manière l'armateur peut contrôler si des services de recrutement et de placement respectent ou non les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime. Les auteurs n'indiquent pas non plus quelle autorité est censée contrôler si l'armateur a déployé des « mesures appropriées ».

Cependant, la Convention du travail maritime prévoit que : « Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme. » L'exigence résulte donc directement de la Convention.

Article 3.1.1-23

L'alinéa 1er de l'article sous examen est inutile, aux yeux du Conseil d'État, et peut être supprimé. Il est évident que l'armateur est responsable des obligations à sa charge en vertu du projet de loi sous examen et de la Convention du travail maritime, et ce en présence ou en l'absence d'un contrat de mise à disposition.

Articles 3.1.1-24 à 3.1.2-2

Sans observation.

Article 3.1.2-3

Les auteurs ont repris à l'endroit de cet article la norme A2.1 sur le contrat d'engagement maritime figurant dans la Convention du travail maritime. Ils ajoutent des précisions pour le cas où le contrat serait conclu par un préposé ou un représentant de l'armateur, le représentant de l'armateur pouvant être une agence de placement. Il est prévu, à la fin du point 1, qu'un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou le préposé de l'armateur peut justifier de leur qualité. Le Conseil d'État s'interroge d'abord sur la signification et la portée des termes « un règlement grand-ducal pourra fixer », employés dans le dispositif. Il relève ensuite qu'il est impossible qu'un règlement grand-ducal fixe les modalités selon lesquelles le représentant ou le préposé peuvent prouver leur qualité, dans l'hypothèse où le contrat d'engagement est soumis à un autre droit que le droit luxembourgeois. Dans l'hypothèse où le contrat d'engagement serait régi par le droit luxembourgeois, le Conseil d'État rend attentif sur le fait que les dispositions du Code civil relatives à la preuve des obligations contractuelles, et notamment celles relatives à la preuve du contrat de mandat, sont applicables. Il rappelle dans ce contexte, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir conféré au Grand-Duc par l'article 36 de la Constitution ne lui permet pas d'étendre ou de restreindre la portée de la loi, en l'occurrence les dispositions relatives à la preuve des obligations contractuelles prévues par le Code civil.

Article 3.1.2-4

L'article sous examen correspond à la norme A2.1 de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État n'a dès lors pas d'observation à formuler.

Article 3.1.2-5

Les termes « Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9. » sont à omettre, étant donné que le point 7b) envisage de toute façon l'hypothèse d'un contrat d'engagement à durée déterminée. Les douze points de l'article sous examen correspondent au point 4 de la norme A2.1 de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'État estime qu'il n'est pas nécessaire de rappeler que si le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A2.1 de la Convention constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement. Ce paragraphe peut être omis.

Le paragraphe 2, alinéa 2, précise qu'un document écrit de modification n'est pas nécessaire en cas de modification législative, réglementaire, administrative ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence. Cette disposition est superfétatoire et peut être omise. Le Conseil d'État voit mal comment un contrat d'engagement pourrait faire l'objet de modifications écrites à chaque changement législatif, réglementaire, administratif ou autre. Si un tel changement s'opère, le texte en question précisera toujours s'il s'applique aux contrats en cours ou s'il ne s'appliquera que pour les conventions à conclure.

Le paragraphe 3 prévoit que le marin peut établir, à défaut d'écrit, l'existence du contrat d'engagement maritime par tous moyens. Le Conseil d'État estime qu'il serait utile de permettre au marin d'établir également le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens.

Article 3.1.2-6

Cet article prévoit que le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai. Le Conseil d'État suggère de supprimer les termes « Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15 », vu que l'article sous examen ne s'applique qu'aux contrats d'engagement à durée indéterminée tandis que l'article 3.1.2-15 s'applique aux contrats à durée déterminée.

Articles 3.1.2-7 à 3.1.2-16

Sans observation.

Article 3.1.2-17

L'alinéa 2 ne précise pas de quelle manière l'armateur est tenu d'informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance de poste. Par ailleurs, on pourrait erronément comprendre que l'armateur serait obligé d'informer tous les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée. Il y a dès lors lieu de préciser que sont visés seulement les gens de mer occupés dans ses services sous contrat de travail à durée déterminée.

Article 3.1.2-18

Il résulte de l'article sous examen qu'il n'est pas possible de convenir d'une période d'essai dans le cadre d'un contrat dont la durée est inférieure à trois mois. Il faut souligner que cet article exclut dès lors aussi la possibilité pour le marin de demander une telle période d'essai, ce qui pourrait être dans son intérêt.

Le Code du travail dispose à l'article L. 122-11, point 1, que « Le contrat de travail conclu pour une durée déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article L. 121-5. »

Dans l'exposé des motifs, les auteurs du projet de loi ont souligné vouloir effectuer un rapprochement entre le droit commun du travail et le droit social maritime et regrettent que notamment les dispositions relatives aux périodes d'essai ne trouvent pas leur équivalent dans la loi précitée du 9 novembre 1990. Le Conseil d'État se pose dès lors la question de savoir pourquoi les auteurs ont strictement exclu le recours à la période d'essai pour un contrat à durée déterminée inférieure à trois mois, alors que cette possibilité existe en droit commun du travail.

Articles 3.1.2-19 à 3.1.2-22

Sans observation.

Article 3.1.2-23

Le contenu de cet article correspond à la norme A2.5.1 « rapatriement » et au principe directeur B2.5 de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3.1.2-24

Les auteurs fixent à trente jours le délai dans lequel l'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement. La Convention du travail maritime a précisé à ce sujet que « le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai raisonnable défini par la législation nationale ou les conventions collectives » (Principe directeur B2.5.1 « conditions des droits de rapatriement » point 8, dans la Convention du travail maritime).

Article 3.1.2-25

Cet article fixe la période d'embarquement maximale à neuf mois et répond à la recommandation exprimée au principe directeur B2.5.1, point 2, de fixer des durées maximales d'embarquement.

Article 3.1.2-26

Les dispositions de l'article sous examen se retrouvent à la norme A2.5.1, point 3, et au principe directeur B2.5.1, point 3, de la Convention du travail maritime et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.1.2-27

Il s'agit ici de la reprise en droit luxembourgeois du point 6 du principe directeur B2.5.1 de la Convention du travail maritime.

Article 3.1.2-28

Les auteurs reprennent à l'endroit de l'article sous examen, le point 4 du même principe directeur, mais ajoutent encore le congé parental.

Article 3.1.2-29

L'article sous revue est superflu et peut être omis. Il est en effet évident que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le recouvrement du coût du rapatriement. De plus, la formulation de cet article est malencontreuse et le Conseil d'État recommande, si les auteurs décident de maintenir cet article, de reformuler le texte de façon affirmative : « L'armateur a le droit de recouvrer […] ». Le Conseil d'État constate encore que la Convention du travail maritime n'exige pas une telle disposition, mais se limite à indiquer à l'endroit de la règle 2.5 *sub* « rapatriement », point 4, que la législation nationale ne doit pas faire obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Articles 3.1.2-30 et 3.1.2-31

Ces articles correspondent aux points 5 et 6 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime.

Article 3.1.2-32

Cet article prévoit qu'une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être tenue à bord et mise à disposition des gens de mer, dans la langue qui convient. Il correspond au point 9 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État se demande néanmoins s'il n'y aurait pas lieu d'ajouter, comme cela figure dans d'autres articles, les termes « ou du moins en anglais ».

Article 3.1.2-33

Cet article correspond au point 2 de la norme A2.5.2 « garantie financière » de la Convention du travail maritime.

Article 3.1.2-34

Il s'agit encore de la mise en œuvre des recommandations de la prédite norme en droit luxembourgeois. Les auteurs du projet de loi prévoient qu'un règlement grand-ducal fixera, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement sur base de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution à ce que des modalités d'autorisation des prestataires de

garantie financière puissent être adoptées par règlement grand-ducal dans une matière qui concerne la liberté du commerce.

Le Conseil d'État peut marquer son accord avec l'intervention d'une procédure de consultation des partenaires sociaux au regard du texte de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution qui renvoie aux « conditions d'adoption ». Toutefois se pose la question de savoir qui, dans un contexte international, est visé par les notions de « partenaires sociaux ». Le Conseil d'État regrette que les auteurs du projet de loi ne précisent pas ce point.

Article 3.1.2-35

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État, il s'agit du point 8 de la norme A2.5.2 de la Convention du travail maritime. L'alinéa 2 qui prévoit l'hypothèse de la contestation partielle de la demande du marin ne figure pas dans la convention, mais n'appelle pas non plus d'observation.

Article 3.1.2-36

Les auteurs ont recopié à cet article le point 9 de la norme précitée de la Convention du travail maritime. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 3.1.2-37 à 3.1.2-40

Les auteurs ont adapté les dispositions des points 10 à 13 de la norme précitée de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3.1.2-41

Il s'agit du point 14 de la prédite norme. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.1.2-42

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans la mesure où il s'agit des points 6 et 7 de la norme A2.5.2 de la Convention du travail maritime.

Articles 3.1.2-43 et 3.1.2-44

Sans observation.

Articles 3.1.2-45 et 3.1.2-46

Ces articles prévoient conformément à la norme A2.6 et au principe directeur B2.6 de la Convention du travail maritime, une indemnisation du marin en cas de perte du navire ou de naufrage. Ils n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.1.2-47

L'article sous examen dispose que le marin doit exécuter son travail avec « soin, probité et conscience […] dans le respect […] des usages en vigueur ».

Faute de précisions quant aux usages en vigueur, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cette disposition au double motif de l'insécurité juridique et du fait qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi conformément à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Articles 3.1.2-48 à 3.12-59

Sans observation.

Article 3.1.2-60

L'article sous examen ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. Le commentaire des articles se borne à indiquer que cet article constitue une reprise du droit commun du droit du travail. D'après ce dernier, serait déterminant le lieu où le travail est exécuté. Il serait utile de préciser davantage cet article. Est-ce que les juridictions du travail de Luxembourg sont toujours compétentes en vertu du pavillon luxembourgeois et de l'inscription au registre public maritime ?

Il est demandé aux auteurs du projet de loi de préciser cette compétence territoriale et d'indiquer quels sont les critères de rattachement à prendre en compte.

Articles 3.1.2-61 à 3.1.6-2

Sans observation.

Article 3.2.1-1

Le Conseil d'État se réfère à ses observations formulées à l'endroit des considérations générales concernant le champ d'application.

Article 3.2.1-2

Les auteurs ont repris, avec quelques précisions supplémentaires le point 1 de la norme A2.3 sur la durée du travail ou de repos de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3.2.1-3

Les auteurs se réfèrent à la « norme de durée du travail » et visent la durée normale de travail. Comme il s'agit d'une tournure empruntée au point 3 de la prédite norme A2.3, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3.2.1-4

Sans observation.

Article 3.2.1-5

Le point 5 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime laisse aux États le choix de se référer soit au nombre maximal d'heures de travail, soit au nombre minimal d'heures de repos. Les auteurs du projet de loi ont adopté cette dernière alternative. L'article sous examen n'appelle pas d'autre observation.

Article 3.2.1-6

Cet article prévoit la possibilité de déroger, par une convention collective, aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article qui précède. Il serait dès lors possible de réduire, au moyen d'une convention collective, le nombre minimal des heures de repos.

Le point 13 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime dispose que « [r]ien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme, mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. »

Le Conseil d'État considère que le régime commun prévu par les conventions collectives est d'application en l'espèce.

Articles 3.2.1-7 et 3.2.1-8

Le contenu de ces articles est prévu par les points 7 et 8 de la prédite norme de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.1-9

Cet article est la reprise exacte du point 14 de la prédite norme et n'appelle pas non plus d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.1-10

Cet article traite des heures supplémentaires et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.1-11

L'article sous examen traite des cas dans lesquels la durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée. Les auteurs se réfèrent dans le commentaire des articles expressément au point 14 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime. Ils vont cependant plus loin que la norme internationale. Cette dernière indique que « rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer ». L'article sous examen reprend en ses points 1 et 2 la norme A2.3, mais ajoute quatre autres cas (points 3 à 6) où un tel dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail deviendrait possible. La Convention du travail maritime est donc plus favorable au marin que ne l'est le projet de loi sous examen. Face à un tel conflit, la Convention du travail maritime pourra toujours être invoquée par le marin. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à cet article et demande la suppression des points 3 à 6.

Article 3.2.1-12

Sans observation.

Article 3.2.1-13

Le tableau visé dans cet article est prévu par les points 10 et 11 de la prédite norme A2.3. Le Conseil d'État donne cependant à considérer que, comme les auteurs ont fait le choix à l'article 3.2.1-5 d'opter pour le nombre minimal d'heures de repos, il est superfétatoire de se référer, au point 2 de l'article sous examen, au nombre maximal d'heures de travail.

Article 3.2.1-14

Les auteurs transposent à l'endroit de cet article le point 12 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime.

Article 3.2.1-15

Sans observation.

Article 3.2.1-16

Le Conseil d'État constate que les auteurs du projet de loi s'orientent dans le texte de cet article au point 1 « aux limites maximales de la durée de travail […] ». Comme les auteurs ont fait le choix laissé par la Convention du travail maritime à l'endroit de l'article 3.2.1-5 de se référer au nombre minimal d'heures de repos, le Conseil d'État propose de reprendre cette même terminologie à l'endroit de l'article sous examen dans un souci de cohésion interne du texte.

Le point 1 de l'article sous examen se réfère encore à des règlements grand-ducaux d'exécution. Cependant, les articles du chapitre 1 « durée du travail » ne se réfèrent pas, sauf pour ce qui concerne le tableau sur l'organisation du travail (article 3.2.1-13.) et le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos (article 3.2.1-14.) à des règlements grand-ducaux. Or, ces deux articles ne concernent pas directement l'occupation des gens de mer au-delà des limites maximales. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs d'omettre à l'endroit de cet article la référence à des règlements grand-ducaux d'exécution.

Le Conseil d'État se réfère encore à ses observations formulées à l'endroit de l'article 3.2.2-6 *in fine*.

Article 3.2.2-1

L'alinéa 1er de l'article sous examen constitue une redite de la deuxième partie de la phrase de l'alinéa 2 de l'article 3.2.1-3. Pour permettre une meilleure lisibilité du texte, le Conseil d'État propose d'omettre, à l'article 3.2.1-3, le bout de phrase relatif aux jours fériés et d'ajouter, à l'article sous examen, que ce repos correspondant aux jours fériés s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

L'article sous examen indique *in fine* que les jours fériés pourraient être choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants. Le commentaire des articles explique ce choix par l'environnement multiculturel dominant le domaine maritime. Le Conseil d'État comprend cette

formulation en ce sens que le nombre des jours fériés est fixé par la convention collective ou le contrat d'engagement, mais que le choix des jours fériés est laissé au marin.

Articles 3.2.2.-2 à 3.2.2-5

Sans observation.

Article 3.2.2-6

Le Conseil d'État constate que malgré le fait que les dispositions des articles 3.2.1-16 et 3.2.2-6 visent sensiblement la même infraction, à savoir d'occuper ou de faire travailler des gens de mer au-delà des limites maximales ou en ne respectant pas les jours fériés, les peines prévues varient (article 3.2.1-16 : peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et amende de 251 à 20 000 euros ; article 3.2.2-6 : peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et amende de 251 à 50 000 euros). Le Conseil d'État propose d'aligner les peines des deux articles sous examen.

Par ailleurs, il y a lieu de remplacer les termes « du présent chapitre » par ceux « de la présente section ».

Articles 3.2.2-7 à 3.2.2-8

Sans observation.

Article 3.2.2-9

Le Conseil d'État observe que le principe de la légalité de la peine, tel que consacré par l'article 14 de la Constitution, a comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination. En effet, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « le principe de la légalité de la peine implique la nécessité de définir dans la loi les éléments constitutifs des infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés »[7]. Étant donné que l'article sous examen est entaché d'imprécision, il contrevient au principe de la spécification de l'incrimination. Le simple renvoi aux articles est insuffisant en l'occurrence et ne fait pas ressortir à suffisance les comportements incriminés. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, que l'article sous revue soit reformulé.

Article 3.2.2-10

Le rappel sur l'application de la loi luxembourgeoise est inutile. La même observation pourrait se faire pour toute section du projet de loi sous avis. Le Conseil d'État se réfère à ses observations formulées à l'endroit des considérations générales concernant le champ d'application.

Article 3.2.2-11

Sans observation.

Article 3.2.2-12

Les auteurs du projet de loi ont choisi de calculer les jours de congé payés annuels sur base d'un minimum de trois jours ouvrables par mois d'emploi. Ce choix est plus favorable que les deux jours et demi prévus à la norme A2.4, point 2, de la Convention du travail maritime. L'article ne donne pas lieu à observation.

Article 3.2.2-13

Les auteurs ont repris, à l'article sous examen, les points 1 et 2 du principe directeur B2.4 de la Convention du travail maritime. Cet article n'appelle pas non plus d'observation.

---

7 Cour constitutionnelle, arrêts n° 138/18 du 6 juin 2018 (Mém. A – n° 459 du 8 juin 2018), n^{os} 134 et 135/18 du 2 mars 2018 (Mém. A – n^{os} 198 et 199 du 20 mars 2018) et n° 43/07 du 14 décembre 2007 (Mém. A – n° 1 du 11 janvier 2008, p. 7).

Article 3.2.2-14

Les auteurs ont repris le point 4 du principe directeur indiqué ci-avant et ont ajouté deux autres hypothèses, non prévues dans la Convention du travail maritime, ce qui est dans l'intérêt du marin. L'article sous examen n'appelle pas d'observation.

Article 3.2.2-15

Sans observation.

Article 3.2.2-16

Dans la mesure où le droit au congé de droit commun et ses éléments essentiels sont fixés et précisés à suffisance par le projet de loi sous examen, et qu'il s'agit en l'espèce d'octroyer aux gens de mer des congés supplémentaires qualifiés d'extraordinaires, le renvoi à des conventions collectives et à un règlement grand-ducal, ne pose pas de problèmes.

Articles 3.2.2-17

L'article sous examen reprend le paragraphe 1 du principe directeur B2.4.2 « prise du congé annuel » de la Convention du travail maritime. Ce paragraphe prévoit encore la fixation du congé par voie réglementaire, sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale. Le projet de loi prévoit uniquement la fixation éventuelle par convention collective. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.2-18

Cet article reprend les paragraphes 2 et 3 du principe directeur cité ci-avant et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.2-19

Sans observation.

Article 3.2.2-20

Cet article prévoit notamment le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur. Il est prévu qu'une convention collective, sinon un règlement grand-ducal, fixe les conditions du cumul. Comme il s'agit d'une matière qui touche aux droits des travailleurs (article 11, paragraphe 5, de la Constitution), le Conseil d'État est amené à demander, sous peine d'opposition formelle, que soient déterminées dans le projet de loi sous examen, les conditions minimales du cumul du congé visé.

Article 3.2.2-21

Sans observation.

Article 3.2.2-22

Cet article concerne les infractions aux dispositions de cette section (congés annuels) ainsi qu'à ses règlements d'exécution. Le Conseil d'État constate que seul l'article 3.2.2.-21 comporte une interdiction claire, à savoir l'interdiction de ne pas pouvoir abandonner le congé même contre paiement d'une indemnité compensatoire. Une éventuelle interdiction pourrait encore être perçue à la lecture des articles 3.2.2-19, 3.2.2.-20 et des articles de la sous-section 1 de la section 3 à part dans l'article 3.2.2.-16 ; or, le Conseil d'État ne comprend pas quel comportement répréhensible pourrait être tiré des articles 3.2.2-17 et 3.2.2-18. Il appartient aux auteurs de déterminer clairement les infractions visées. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 14 de la Constitution.

Article 3.2.2-23

L'article sous examen rend applicables les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois. Le Conseil d'État se réfère à ses observations formulées à l'endroit des considérations générales. Il constate qu'uniquement les gens de mer affiliés auprès du Centre commun de la sécurité sociale, ci-après « CCSS », sont suscep-

tibles de bénéficier de ces dispositions ; un marin engagé par un contrat d'engagement étranger n'est pas affilié au CCSS au Luxembourg et ne pourrait donc pas bénéficier de ces dispositions. Le Conseil d'État constate à ce niveau une incohérence entre le texte du projet de loi et le souhait exprimé par les auteurs dans le commentaire des articles qui semblent avoir une vision large du champ d'application des gens de mer susceptibles de pouvoir bénéficier de cette disposition.

Le Conseil d'État note, à la lecture du paragraphe 3 de l'article sous examen, que les auteurs du projet de loi se sont limités à viser le marin de sexe masculin qui demande à bénéficier du premier congé parental. Il s'agit, aux yeux du Conseil d'État, d'une différence de traitement qui ne saurait se justifier. Le Conseil d'État doit, partant, s'y opposer formellement en application de l'article 11, paragraphe 2, de la Constitution.

Article 3.2.3-1

Le Conseil d'État se réfère à ses observations formulées à l'endroit des considérations générales et demande aux auteurs d'harmoniser ou alors de préciser le champ d'application des marins visés par la disposition sous examen.

Article 3.2.3-2

Les définitions de cet article sont reprises du principe directeur B2.2.1 de la Convention du travail maritime et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 3.2.3-3

Le paragraphe 1er de l'article sous revue est repris du paragraphe 1er de la norme A2.2 « salaires » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État. Le paragraphe 2 n'appelle pas non plus d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.3-4

Cet article prévoit que l'action en paiement des salaires se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil. Une telle prescription n'est pas prévue par la Convention du travail maritime. L'article sous examen n'appelle cependant pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.3-5

Cet article reprend le paragraphe 2 de la norme A2.2 « salaires » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.3-6

Cet article reprend le paragraphe 3 de la prédite norme et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.3-7

Les auteurs ont repris à l'endroit de cet article, le paragraphe 5 de la prédite norme. L'article sous revue n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.3-8

Cet article traite de la continuation du versement des salaires pendant la durée de la captivité du marin. Cependant, tel que l'article est formulé, l'on pourrait comprendre que les salaires et autres prestations prévus dans le contrat d'engagement continuent uniquement pendant la période de captivité et jusqu'à la libération du marin et son rapatriement. Le Conseil d'État comprend l'article en ce sens que le contrat de travail continue évidemment. Il demande toutefois aux auteurs de reformuler l'article sous examen, ce dernier pouvant être compris en ce sens que le contrat d'engagement prendrait fin après le rapatriement du marin libéré.

Articles 3.2.3-9 et 3.2.3-10

Sans observation.

Articles 3.2.3-11 et 3.2.3-12

Ces articles n'appellent pas d'observation ; il s'agit, en effet, d'une reprise des points 2 et 4 du principe directeur B2.2.2 « calcul et paiement » de la Convention du travail maritime.

Article 3.2.3-13

L'article sous examen prévoit que le commissaire pourra prononcer une amende administrative de 5 000 euros contre l'armateur qui retarderait le paiement de la rémunération du marin. Cet article ne prévoit aucune latitude d'appréciation par rapport au comportement de l'armateur et le Conseil d'État estime que l'amende doit pouvoir être adaptée par rapport au manquement constaté. Il demande aux auteurs de reformuler cet article et de prévoir une amende administrative allant jusqu'à 5 000 euros.

Article 3.2.3-14

L'article sous examen manque de clarté et le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour cause d'insécurité juridique. Le principe directeur B2.2.3 de la Convention du travail maritime prévoit que tout membre devrait établir, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des procédures de fixation des salaires minima pour les gens de mer. Il faudrait tenir compte des normes internationales du travail relatives aux salaires minima ainsi que de divers principes énumérés dans la Convention du travail maritime. Les auteurs du projet de loi adaptent cette recommandation en indiquant que le salaire ne peut être inférieur au montant fixé par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. Cette référence nébuleuse ne permet en aucun cas à un marin ni encore à l'armateur de savoir quel est le montant de ce salaire minimal. Il appartient aux auteurs d'apporter des précisions supplémentaires par rapport au montant de ce salaire minimum et de préciser les critères de référence. L'article mentionne encore la référence à une rémunération recommandée. Cependant les auteurs ne précisent pas qui émet cette recommandation et de quelle façon elle est publiée. Ils n'envisagent pas non plus le cas d'un changement de recommandation. Dans le commentaire des articles, ils visent les normes préconisées par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Article 3.2.3-15

Il appartient, aux termes de cet article, au commissaire de vérifier que les salaires versés ne sont pas inférieurs aux taux fixés à l'article qui précède. Le même problème, soulevé précédemment pour le marin et l'armateur, se pose également pour ce qui concerne le commissaire. Quelle référence doit-il appliquer ? Laquelle est recommandée ? L'article sous examen doit être lu en relation avec l'article qui précède. Si l'article 3.2.3-14 comporte les précisions demandées par le Conseil d'État, l'article sous examen sera suffisamment clair et le Conseil d'État n'a pas d'autre observation à formuler.

Article 3.2.3-16

Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cet article pour cause d'insécurité juridique. Comme indiqué ci-avant, la fixation du salaire minimum est imprécise et risque d'être soumise à des fluctuations et des variations suivant la référence consultée. Il est dès lors inconcevable de prévoir dans de telles circonstances une sanction pénale. Cependant, le Conseil d'État se réfère à ses observations formulées à l'endroit des articles précédents. Si l'article 3.2.3-14, qui doit être lu en relation avec l'article sous examen, est suffisamment précis, le Conseil d'État peut s'accommoder avec la formulation de l'article sous examen.

Article 3.2.3-17

Cet article reprend le point 2 du principe directeur B2.2.4 de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-1

L'article sous examen reprend le paragraphe 2 de la règle 3.1 intitulée « logement et loisirs » de la Convention du travail maritime qui emploie la formulation que lesdites prescriptions ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime pour le membre concerné. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

Article 3.2.4-2

Cet article reprend le paragraphe 1er de la prédite règle. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler à cet égard.

Article 3.2.4-3

Le paragraphe 1er de cet article reprend le paragraphe 4 de la norme A3.1 « logement et loisirs » de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État demande aux auteurs de faire abstraction des termes « plus spécialement » et peut marquer son accord avec le choix des auteurs de préciser dans un règlement grand-ducal les exigences figurant dans la loi.

Au paragraphe 2, les auteurs précisent qu'après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, des dérogations ou des exemptions aux dispositions précédentes pourront être adoptées par le commissaire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque différentes conditions sont remplies. Le Conseil d'État constate que les auteurs semblent mélanger dans cet article les points 20 et 21 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime. Le point 20 vise uniquement les exemptions pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200, le point 21, quant à lui, traite uniquement des dérogations, sans cependant les limiter aux navires d'une jauge brute inférieure à 200. Or, les auteurs utilisent les deux notions comme synonymes pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à ce paragraphe pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. Le Conseil d'État doit s'opposer encore formellement au paragraphe sous examen en ce qu'il dispose que des dérogations ou des exemptions peuvent être adoptées par le commissaire ; il, est en effet, inconcevable que le commissaire ou un règlement grand-ducal puissent déroger de manière générale par voie de disposition générale à une norme légale en matière réservée à la loi[8]. C'est donc pour les mêmes raisons que celles énoncées ci-avant que le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cet article.

Article 3.2.4-4

Le paragraphe 1er de cet article reprend le paragraphe 3 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État. Le paragraphe 2 reprend le paragraphe 18 de la même norme et n'appelle pas non plus d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-5

Cet article reprend le paragraphe 19 de la prédite norme de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-6

Cet article reprend le paragraphe 16 de la prédite norme de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-7

Le Conseil d'État réitère son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.2.4-3 ci-avant.

Article 3.2.4-8

Cet article reprend le paragraphe 1er de la règle 3.2 « alimentation et service de table » et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-9

Cet article reprend le paragraphe 2 de la prédite règle et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

---

8 Cf. Avis du Conseil d'État n° 51.259 du 11 octobre 2016 sur le projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale (doc. parl. 6853[3]).

Article 3.2.4-10

Cet article reprend le paragraphe 2 de la norme A3.2 « alimentation et service de table » et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-11

Le paragraphe 1er de l'article sous examen est la reprise du paragraphe 3 de la norme A3.2 « alimentation et service de table » de la Convention du travail maritime. Les paragraphes 2 et 3 de cet article sont repris du principe directeur B3.2.2 « cuisiniers de navire » de la même convention et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État. Le Conseil d'État estime cependant que la précision que les gens de mer engagés comme cuisiniers doivent avoir atteint l'âge de dix-huit ans est superfétatoire à la lecture de l'article 3.1.1-1 du projet de loi sous examen qui dispose que « l'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 18 ans est interdit ».

Au paragraphe 3, les auteurs exigent l'accomplissement avec succès d'une formation supplémentaire portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table. Le Conseil d'État constate que le paragraphe sous examen ne contient aucune précision quant à l'agrément de cette formation. Cette formation supplémentaire n'est pas prévue par la Convention du travail maritime. De plus, le paragraphe sous examen se réfère à la reconnaissance de cette formation par le Commissariat aux affaires maritimes et non pas au commissaire qui est l'autorité compétente. Le Conseil d'État doit, partant, s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Le paragraphe 4 de l'article sous examen prévoit qu'un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'admission comme cuisinier d'un marin ne disposant pas du certificat visé, mais disposant d'une expérience significative en la matière à bord d'un ou de plusieurs navires. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, dans la mesure où il s'agit d'une matière réservée à la loi et concernant l'accès à l'emploi. Le Conseil d'État estime que le projet de loi sous examen ne prévoit pas de conditions d'admission ou de validation des acquis, il ne s'agit dès lors pas pour le règlement grand-ducal de préciser les conditions, mais bel et bien de les fixer ce qui ne pourra pas être admis dans une matière réservée à la loi.

Article 3.2.4-12

Il s'agit de la reprise de la norme A3.2, mentionnée ci-avant, point 5.

Article 3.2.4-13

Cet article reprend le paragraphe 6 de la norme A3.2 « alimentation et service de table » et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-14

Sans observation.

Article 3.2.4-15

Cet article reprend le point 7 de la prédite norme A3.2 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.2.4-16

Le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler le paragraphe 1er de l'article sous revue, dans la mesure où les articles visés ne se rapportent pas tous à des règlements d'exécution.

Le paragraphe 2, alinéa 2, de l'article sous examen prévoit des sanctions pénales plus sévères pour les cas où un cuisinier a été engagé à bord qui ne dispose pas des formations nécessaires, que pour les infractions à l'article 3.2.4-8 qui concerne la qualité et la quantité d'eau potable et de nourriture. Le Conseil d'État ne comprend pas cette différence au niveau de la sévérité des sanctions pénales et estime qu'il est, le cas échéant, plus dangereux pour un équipage de ne pas disposer de suffisamment d'eau potable que de se voir proposer des repas par un marin qui ne dispose éventuellement pas des diplômes nécessaires.

Article 3.2.5-1

Le Conseil d'État estime que la référence à l'article L.243-1 du Code du travail n'est pas nécessaire, mais qu'il serait préférable de définir la notion de l'entreprise dans le contexte spécifique du travail maritime.

Article 3.2.6-1

Sans observation.

Article 3.3.1-1

Le Conseil d'État se réfère à ses observations formulées à l'endroit des considérations générales.

Article 3.3.1-2

Cet article reprend la règle 4.1 et la norme 4.1 de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.1-3

Cet article reprend la lettre c) de la prédite norme A4.1 et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.1-4

L'article sous examen reprend la lettre e) de la prédite norme et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.1-5

Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler, sauf à se demander si le renvoi à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires est nécessaire. Les auteurs du projet de loi se réfèrent encore aux règlements pris en exécution de la loi précitée du 29 avril 2000, cependant aucun tel règlement ne semble avoir été pris à l'heure actuelle. Le Conseil d'État estime que cet article n'apporte aucune plus-value normative et est superflu.

Article 3.3.1-6

Le Conseil d'État demande aux auteurs de préciser qu'il s'agit d'un « dentiste qualifié » et non pas d'un simple « dentiste » afin de respecter le parallélisme avec l'article 3.3.1-3 qui vise le dentiste qualifié.

Article 3.3.2-1

Cet article reprend le paragraphe 1er de la règle 4.2 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.2-2

Cet article reprend le paragraphe 1er de la norme A4.2.1 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime. À la première phrase, les termes « au minimum » sont à supprimer.

Le point 3 se réfère au Code luxembourgeois des assurances sociales. Par l'article 2 de la loi du 13 mai 2008 portant introduction d'un statut unique (Mém. A 60 du 15 mai 2008, p. 790), la dénomination du « Code des assurances sociales » a été changée en « Code de la sécurité sociale ». Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs d'adapter cette référence.

L'article sous examen doit être lu en combinaison avec l'article 3.3.2-4 et le Conseil d'État comprend ces dispositions en ce sens que l'article sous examen (points 2 et 4) est subsidiaire par rapport au régime général de la sécurité sociale, et s'applique uniquement pour les situations où les gens de mer ne bénéficient pas d'une couverture sociale obligatoire ou automatique.

Afin d'assurer une meilleure cohérence avec la norme A4.2.2. « traitement des créances contractuelles » de la Convention du travail maritime, le Conseil d'État suggère aux auteurs du projet de loi sous

examen, de préciser que la couverture financière visée par le paragraphe 3 de l'article sous examen, est relative aux créances contractuelles. D'ailleurs, le projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles mentionne expressément dans son intitulé les créances contractuelles.

Article 3.3.2-3

Cet article reprend le paragraphe 3 de la prédite norme. Il prévoit qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal peut limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cet article pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, dans la mesure où il s'agit d'une matière réservée à la loi et qu'aucun critère pour déterminer la limitation de la partie du salaire ne figure dans le projet de loi.

Article 3.3.2-4

Le paragraphe 1er de l'article sous examen reprend le paragraphe 2 du principe directeur B4.2.1 « responsabilité de l'armateur » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Le paragraphe 2 de l'article sous examen reprend le paragraphe 2 de la norme A4.2.1 de la Convention du travail maritime et n'appelle pas non plus d'observation.

Article 3.3.2-5

Cet article reprend le paragraphe 5 de la norme A4.2.1 de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.2-6

Cet article reprend le paragraphe 7 de la norme A4.2.1 de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.2-7

Le Conseil d'État ne comprend pas pourquoi les auteurs ont omis dans l'article sous examen la référence à l'article 3.3.2-6.

Article 3.3.3-1

Cet article reprend le paragraphe 1er de la règle 4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.3-2

La formulation de cet article et des articles qui suivent est inhabituelle, mais reprend en substance la règle 4.3 et la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime.

Article 3.3.3-3

Les principes généraux de prévention choisis par les auteurs du projet de loi résultent en partie du paragraphe 3 du principe directeur B4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime et n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.3-4

Cet article reprend le paragraphe 2 du principe directeur B4.3.1 « dispositions concernant les accidents de travail et les lésions et maladies professionnelles » et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 3.3.3-5 et 3.3.3-6

Sans observation.

Article 3.3.3-7

L'article sous examen reprend le paragraphe 3 du principe directeur B4.3.1 prédit et le paragraphe 8 de la norme A4.3 prédite et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 3.3.3-8 et 3.3.3-9

Sans observation.

Article 3.3.3-10

Cet article prévoit la création d'un comité de sécurité. Il s'agit de la mise en œuvre de la norme A4.3 (paragraphe 2, point d) de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Articles 3.3.3-11 et 3.3.3-12

Sans observation.

Article 3.3.3.-13

L'article sous examen reprend les principes directeurs B4.3.8 « contenu des programmes de protection et de prévention » et B4.3.9 « formation relative à la protection en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents du travail », et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La Convention du travail maritime ne mentionne pas la situation de la femme enceinte ou allaitante ; c'est donc à bon droit que les auteurs du projet de loi font, à l'endroit de l'article sous examen, une référence à l'article L. 334-1 du Code du travail.

Article 3.3.3-14

Cet article dispose que l'armateur doit prendre les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord aient accès notamment à l'évaluation des risques et aux mesures de protection prévues respectivement aux articles 3.3.3-7 et 3.3.3-9. Si le Conseil d'État comprend la référence à l'article 3.3.3-7, qui met à charge de l'armateur l'obligation d'évaluer les risques pour la santé et la sécurité des gens de mer, il n'en va pas de même pour l'article 3.3.3-9 qui prévoit seulement une obligation générale à charge de l'armateur de prendre toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires. L'article visé ne met aucune obligation à charge de l'armateur de consigner de façon matérielle les mesures prises. Cette obligation résulte plutôt du point 3 de l'article sous examen qui permet l'accès des gens de mer visés à l'information provenant tant des activités de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Articles 3.3.3-15 à 3.3.3-19

Sans observation.

Article 3.3.3-20

L'article sous examen reprend la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.3-21

L'article sous examen reprend le principe directeur B4.3.4 de la Convention du travail maritime « obligations de l'armateur » et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 3.3.3-22

Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal pourra, compte tenu des spécificités du navire, définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou des autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

En considération du fait que la matière concerne la sécurité des travailleurs prévue à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à ce qu'un règlement grand-ducal fixe des minima concernant les mesures de précautions et de protection. Il demande aux auteurs de fixer ces minima dans la loi en projet.

Intitulé de la section 2

La section sous examen est intitulée « Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées ». Le Conseil d'État estime que cette notion de « personne intéressée » n'est pas suffisamment précise et suggère de l'omettre. Le projet de loi sous avis prévoit les obligations des gens de mer : il s'agit d'une loi spéciale qui ne saurait concerner des « personnes intéressées ». Soit il s'agit de gens de mer et elles tombent de toute façon dans le champ d'application légal, soit elles ne le sont pas et donc elles tombent sous le droit commun. Par conséquent, même si les intitulés n'ont pas de valeur normative, le Conseil d'État propose de se référer aux seules « obligations des gens de mer » dans l'intitulé. Il renvoie pour le surplus à l'examen des articles qui suivent.

Article 3.3.3-23

Au paragraphe 2, les termes « ne peut en subir aucun préjudice » sont à remplacer par les termes « ne peut pas être sanctionné ».

Article 3.3.3-24

Le Conseil d'État se réfère à ses observations qui précèdent sous l'examen du titre de la section 2 et s'oppose formellement pour cause d'insécurité juridique à l'utilisation des termes « et autres personnes intéressées ». Cette insécurité juridique est encore aggravée en ce que l'article 3.3.3-30 prévoit des sanctions pénales en cas d'infraction à l'article sous examen.

Article 3.3.3-25

Cet article permettrait de compléter et de préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section par un règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, dans la mesure où les auteurs prévoient de « compléter » les obligations des gens de mer par un règlement grand-ducal[9].

Article 3.3.3-26

L'article sous examen prévoit la possibilité d'adopter par règlement grand-ducal des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques. À la lecture du commentaire des articles, le Conseil d'État comprend qu'il s'agit de fixer de tels niveaux. Comme la matière concerne la sécurité des travailleurs prévue à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à ce qu'un règlement grand-ducal fixe de tels programmes et directives.

Article 3.3.3-27

Sans observation.

Article 3.3.3-28

L'article sous examen prévoit que le commissaire informe les armateurs sur des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques. Le Conseil d'État ne comprend pas l'utilité de cet article. Le commissaire pourra de toute façon toujours donner ces informations aux armateurs, même en l'absence d'une telle disposition. En outre, comme le Conseil d'État a demandé à l'endroit de l'article 3.3.3-26 de fixer ces programmes et directives dans une loi, ils sont forcément obligatoires et l'information par le commissaire devient superfétatoire.

---

9 Le Conseil d'État se réfère encore une fois à son avis précité n° 51.259 du 11 octobre 2016 sur le projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale.

Article 3.3.3-29

Le Conseil d'État approuve le choix des auteurs du projet de loi d'établir par voie de règlement grand-ducal les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du chapitre sous examen. Cependant, le Conseil d'État se doit de réitérer son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-22 pour ce qui concerne le choix des auteurs d'établir par voie de règlement grand-ducal la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé.

En ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article sous examen, le Conseil d'État suggère de remplacer les termes « et, si nécessaire, révisé compte tenu de » par l'expression « en tenant compte de ».

Article 3.3.3-30

L'article sous examen prévoit des sanctions pénales en cas d'infraction notamment du règlement pris en exécution des articles mentionnés. Il vise notamment l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er. Cependant cet article ne comprend qu'une seule phrase et donc pas de paragraphes. Il est demandé aux auteurs de vérifier cette référence ou d'omettre, le cas échéant, la référence au paragraphe.

Les auteurs visent dans les deux paragraphes de l'article sous examen aussi bien les différents articles cités du projet de loi que les règlements et arrêtés pris en leur exécution. Le Conseil d'État ne comprend pas la référence faite aux arrêtés pris en leur exécution, car aucun des articles visés par l'article sous examen ne prévoit une référence à un arrêté. Le Conseil d'État demande aux auteurs de revoir ce point et donne à considérer qu'un arrêté est une décision individuelle qui n'a donc manifestement pas sa place au niveau d'une sanction pénale. Le Conseil d'État doit encore s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 14 de la Constitution, en vertu duquel nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi.

Le Conseil d'État demande aux auteurs de préciser au paragraphe 1er si le maximum de l'amende prévue est de 250 000 euros ou de 25 000 euros.

Il doit encore s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 14 de la Constitution, le simple renvoi aux articles étant, en l'espèce, insuffisant pour formuler concrètement les éléments constitutifs des infractions visées. S'y ajoute qu'une grande partie des articles visés contiennent des obligations qui sont formulées de façon tellement vague que le Conseil d'État a du mal à entrevoir l'existence d'une infraction (notamment article 3.3.3-1). À titre d'exemple, l'article 3.3.3-23, paragraphe 2, laisse entrevoir la possibilité de l'existence d'une infraction en cas de violation de l'obligation décrite, tandis que cette même clarté n'existe pas pour le paragraphe 1er de cet article.

Articles 3.3.4-1 à 3.3.4-16

Sans observation.

Article 3.3.4-17

Le Conseil d'État se doit de réitérer son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-30 et doit s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 14 de la Constitution concernant le principe de la légalité des incriminations et des peines. Le simple renvoi général aux articles ou à des sections est, en l'espèce, insuffisant pour définir concrètement l'infraction visée.

Article 3.4.0-1

Cet article prévoit que le commissaire prend toutes les mesures nécessaires, y compris la mise en œuvre d'un système efficace d'inspection et de certification MLC des navires.

Même si la certification MLC est une notion bien connue dans le domaine maritime, le Conseil d'État suggère néanmoins aux auteurs, dans un souci de lisibilité et de clarté du texte, de définir cette notion, éventuellement à l'endroit de l'article 3.0.0-1.

L'article sous examen reprend la règle 5.1 « responsabilité de l'État du pavillon » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État. Cependant, les auteurs prévoient que l'efficacité du système d'inspection et de certification MLC ainsi que des autres mesures prises conformément au paragraphe sous examen est périodiquement évaluée en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

La dernière phrase de l'article sous examen est superflue.

Article 3.4.0-2

L'article sous examen prévoit que tout navire auquel s'applique le présent livre est soumis à inspection MLC dans les conditions prévues par règlement grand-ducal. Comme cette matière intéresse la sécurité des travailleurs, mais aussi le domicile privé, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cet article pour violation des articles 11, paragraphes 3 et 5, et 15 de la Constitution et demande de prévoir les conditions visées non pas dans un règlement grand-ducal, mais dans le texte de loi.

Le Conseil d'État se doit de réitérer cette même opposition formelle à l'endroit du paragraphe 2 de l'article sous examen, qui prévoit que l'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC sont déterminés par règlement grand-ducal.

Article 3.4.0-3

Le paragraphe 1er de l'article sous examen prévoit que tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être doté d'un certificat MLC en cours de validité et qu'un règlement grand-ducal peut étendre cette obligation à des navires de jauge inférieure. Un règlement grand-ducal ne pouvant pas étendre le champ d'application prévu par un texte de loi, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, en ce qu'il prévoit une extension de l'obligation légale à d'autres navires par voie réglementaire, alors qu'il s'agit, en l'espèce, d'une matière réservée à la loi[10].

Le paragraphe 3 de l'article sous examen prévoit que tout navire soumis à certification MLC doit être en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité au travail maritime conformes aux règles établies par règlement grand-ducal. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution en ce qu'il constitue une restriction à la liberté du commerce.

L'article sous examen introduit les notions de « certificat de travail maritime » et de « déclaration de conformité au travail maritime ». Ces notions figurent également dans les définitions de l'article 3.0.0-1, mais ne sont définies que par référence à l'article 3.4.0-3. Or, l'article sous examen ne définit pas ce qu'il faut entendre par « déclaration de conformité au travail maritime » et « certificat de travail maritime », ce qui est regrettable et contraire à la démarche préconisée par les auteurs et à la logique du texte. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. Comme les deux notions sont définies 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, 2006, le Conseil d'État demande aux auteurs de reprendre ces mêmes définitions et de les mettre dans le projet de loi sous examen. Dans ce cas, l'opposition formelle pourrait évidemment être levée.

Le Conseil d'État note encore une différence entre l'article 3.0.0-1 qui vise la « déclaration de conformité du travail maritime » et l'article 3.4.0.-3 qui vise la « déclaration de conformité au travail maritime ». La Convention du travail maritime utilise la notion de « déclaration de conformité du travail maritime », de sorte qu'il est demandé aux auteurs d'employer cette même terminologie à l'article sous examen.

Le paragraphe 5 prévoit qu'un règlement grand-ducal pourrait arrêter les conditions dans lesquelles un certificat de travail maritime pourrait être émis à titre provisoire. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à cet article en raison de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution et relatif à la sécurité des travailleurs. Ces conditions devraient être fixées dans la loi en projet.

Article 3.4.0-4

Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal peut fixer les conditions et modalités de l'habilitation des organismes et relations de travail pour charger un autre organisme pour faire les inspections. Le Conseil d'État demande de remplacer les termes « relations de travail » par « relations de coopération » afin d'éviter tout malentendu.

---

10 Cf. avis précité n° 51.259 du 11 octobre 2016 sur le projet de loi ayant pour objet la mise en place d'un régime d'aide à l'investissement à finalité régionale (doc. parl. 6853[3]).

Article 3.4.0-5

L'article sous examen reprend la norme 5.1.5 « procédure de plainte à bord » de la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État constate que le champ d'application visé par l'article sous examen est plus large que celui visé par la Convention du travail maritime. Si cette dernière limite cette procédure aux infractions aux prescriptions de la présente convention, la procédure de l'article sous examen est susceptible de concerner encore d'autres situations non visées par la Convention du travail maritime. Le Conseil d'État demande aux auteurs de vérifier si telle était effectivement leur intention, car le commentaire des articles ne fournit pas de précisions. Le cas échéant, il y aurait lieu de préciser que les plaintes doivent porter sur des violations des obligations figurant dans le projet de loi sous examen.

Le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution en ce que l'intégralité de cette procédure est prévue dans un règlement grand-ducal. Les critères minimums auxquels les auteurs se réfèrent devront figurer dans le texte de loi en ce que cette procédure touche au plus près les droits des personnes concernées.

Le Conseil d'État propose aux auteurs de reformuler le paragraphe 2 de l'article sous examen en ce sens que le commissaire entendra l'auteur de la plainte et la personne visée par cette dernière. Le Conseil d'État estime encore que plusieurs questions restent ouvertes et notamment celle de savoir si l'intervention du commissaire en tant qu'amiable conciliateur est obligatoire et constitue donc un préalable à l'introduction ou au dépôt d'une plainte, ou s'il s'agit d'une voie volontaire. Le paragraphe sous examen ne précise pas non plus si l'intervention du commissaire est seulement possible lorsque le marin a choisi de ne pas faire usage de la procédure simple de règlement rapide et efficace des plaintes prévue au paragraphe 1er. Les auteurs devraient également préciser à la demande de quelle partie le commissaire peut intervenir comme amiable conciliateur. Est-ce que l'armateur pourrait demander l'intervention du commissaire encore après le dépôt d'une plainte par le marin ? Pourrait-il ainsi bloquer la procédure de plainte normale ? Est-ce que l'intervention du commissaire comme conciliateur interrompt éventuellement la prescription ?

Article 3.4.0-6

Le Conseil d'État constate que les auteurs énumèrent l'armateur, le propriétaire et l'employeur comme personnes susceptibles d'être condamnées à une amende administrative. Ils ne mentionnent pas le capitaine et le Conseil d'État se pose la question s'il s'agit d'un oubli des auteurs ou d'un choix délibéré.

Le Conseil d'État demande aux auteurs, dans un souci de lisibilité de l'article, de remonter le paragraphe 6 comportant la fourchette de l'amende au paragraphe 1er.

Le Conseil d'État doit encore s'opposer formellement pour insécurité juridique au paragraphe 5 de l'article sous examen qui prévoit que le recouvrement forcé de l'amende administrative se ferait par l'exploit d'un agent de l'administration compétente, sans préciser ni l'administration ni l'agent qui établit cet exploit. De plus, le terme « exploit » désigne en général un acte d'huissier de justice, de sorte que se pose en l'espèce la question de savoir qui procédera au recouvrement forcé et comment le recouvrement pourrait se faire par un exploit comme le paragraphe sous examen le suggère. Le Conseil d'État estime qu'il serait plus approprié de confier le recouvrement forcé à l'administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA qui dispose de procédures efficaces dans ce domaine. Cette procédure est d'ailleurs prévue au nouvel article 0.2.0-2., paragraphe 6 à insérer dans la loi précitée du 9 novembre 1990 et le Conseil d'État recommande, dans un souci de cohérence, de s'inspirer de ce système.

Article 3.4.0-7

L'article sous examen prévoit d'incriminer un comportement passif, quiconque qui par son inaction entraverait, en connaissance de cause, les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions qui leur sont attribuées. Si le Conseil d'État comprend l'incrimination du comportement actif, il n'en va pas de même pour « l'inaction », car ce concept risque de violer le droit au silence et ainsi le principe du droit de se taire, violant ainsi les droits de la défense. Le Conseil d'État doit pour cette raison s'opposer formellement à l'article sous examen en ce qu'il incrimine une inaction.

Article 3.4.0-8

Sans observation.

Article 74

Le Conseil d'État demande aux auteurs de se référer au ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions et non pas au Ministère de la sécurité sociale.

Articles 75 à 92

Sans observation.

Article 93

L'article sous examen ajoute un nouvel article 7.0.0-3 qui prévoit une amende administrative pour la violation de différents articles du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement CE no 2006/2004. L'article 12 visé concerne la réception de notifications et l'indication des points de rendez-vous, l'article 14 concerne la formation et les consignes, l'article 16 concerne l'information en cas de départs annulés ou retardés et l'article 22 concerne le droit à l'information sur les voyages. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

L'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 prévoit une amende plus élevée pour des infractions à d'autres articles du même règlement. L'article 4 est relatif aux billets et conditions contractuelles non discriminatoires, l'article 7 concerne le droit au transport, l'article 8 prévoit des exceptions et conditions spéciales, l'article 9 concerne l'accessibilité et l'information, l'article 10 prévoit le droit à une assistance dans les ports et à bord des navires, l'article 13 concerne les normes de qualité applicables à l'assistance, l'article 15 concerne l'indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique, l'article 17 l'assistance en cas de départs annulés ou retardés, l'article 18 concerne le réacheminement et le remboursement en cas de départs annulés ou retardés, l'article 19 concerne l'indemnisation relative au prix du billet en cas de retard à l'arrivée, l'article 23 concerne l'information relative aux droits des passagers et l'article 24 prévoit les plaintes.

Le Conseil d'État comprend que les auteurs du projet de loi visent, à l'alinéa 3, la récidive générale pour toutes les infractions visées dans les deux alinéas qui précèdent, en excluant donc la possibilité de faire jouer le principe de spécialité. Le Conseil d'État recommande encore de remplacer, au dernier alinéa, les termes « le comportement fautif » par « le non-respect des obligations ».

Articles 94 et 95

Sans observation.

Article 96

Le paragraphe 2 de l'article sous examen prévoit que le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans. Ce possible retrait d'agrément constitue une restriction à la liberté de commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État relève, dans ce contexte, que l'emploi du terme « pouvoir » est susceptible de conférer un pouvoir discrétionnaire au ministre, ce qui est inconcevable dans une matière réservée à la loi, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

Articles 97

Sans observation.

Article 98

Le paragraphe 3 de l'article sous examen prévoit que l'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour un maximum de cinq ans et peut faire l'objet de renouvellements. Le Conseil d'État ne comprend pas pourquoi l'agrément accordé ne l'est que pour une période de cinq ans. En outre, le fait que le paragraphe sous examen indique une durée maximale laisse forcément sous-entendre que l'agrément pourrait être accordé pour une durée moins longue. Il s'agit en l'espèce d'une matière réservée à la loi et le choix de la durée d'octroi de l'agrément n'est pas suffisamment encadré, de sorte que le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen pour violation de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Articles 99 à 104

Sans observation.

Article 105

Le Conseil d'État demande aux auteurs de faire abstraction du bout de phrase « selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives ». Cette référence à la loi est superfétatoire. Il n'est également pas nécessaire de préciser que les décisions du ministre doivent être motivées. Cette exigence est une évidence qui résulte à suffisance de la procédure administrative non contentieuse.

II) Modification du Code de la consommation

Article 106

Le Conseil d'État demande aux auteurs de compléter la référence au règlement CE 2006/2004 par l'ajout du titre complet de ce règlement, à savoir le règlement CE 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs).

III) Modification de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Articles 107 à 109

Sans observation.

IV) Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales

Articles 110 à 113

Les modifications prévues par les articles qui suivent n'ont pas fait l'objet d'un commentaire des articles, les articles 111 à 113 concernant seulement des remplacements de références. Cependant, l'article 110 concerne la suppression du terme « à la construction » dans les articles 14 et 22 de la loi de 1997. Le texte n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

V) Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Les modifications prévues par les articles qui suivent n'ont pas fait l'objet d'un commentaire des articles.

Article 114

L'article sous examen reprend la norme A.4.1 « soins médicaux à bord des navires et à terre » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 115

L'article sous examen reprend également une obligation issue de la prédite norme et n'appelle pas non plus d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 116

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il y a lieu d'écrire « loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois », « loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales » et « loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ».

Il y a lieu d'écrire « loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine », étant donné que celle-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur.

Il convient de subdiviser la loi en projet en chapitres numérotés en chiffres arabes, chaque chapitre reprenant un acte à modifier. Les intitulés des chapitres sont dès lors à rédiger comme suit :

« Chapitre 1er – Coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ».

Les intitulés des groupements d'articles ne sont pas à faire suivre d'un point final.

Pour énumérer les modifications à effectuer à un même article, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°…). Ces énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque disposition modificative commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf la dernière qui se termine par un point.

Pour caractériser les énumérations, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°…), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c) etc.). En effet, l'emploi de tirets est à écarter ; la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur.

Le conditionnel est à éviter du fait qu'il peut prêter à équivoque.

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment toutefois en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates (jour et année).

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité ou de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, ce afin de mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.

Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi, il faut écrire à titre d'exemple : « l'article 6, paragraphe 1er, alinéa 1er, point 1°, lettre c), deuxième phrase, [de la loi] », et non pas « la phrase 2 de la lettre c) du point 1 de l'alinéa 1 du premier paragraphe de l'article 6 [de la loi] ». Pour ce qui est des renvois à des groupements d'articles, il y a lieu d'écrire, à titre d'exemple, « du livre Ier, titre VI, du Code du travail » ou encore « du présent livre, titre 2, chapitre 3 » et non pas « du titre VI du livre Ier du Code du travail » ou « au chapitre 3 du titre 2 du présent livre ».

Lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision (a), b), c), etc.), il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre à laquelle il est fait référence, et non pas le terme « point ».

Lorsqu'on se réfère au premier article, paragraphe ou alinéa, ou au premier livre, titre ou chapitre, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1er ». Lorsqu'on se réfère à la première section ou sous-section, les lettres « re » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1re »

Dans le cadre de renvois, l'utilisation du terme « précédent » ou des termes « qui précède » et « qui suit » est à écarter. En effet, si ces ajouts figurent dans un renvoi sans indication de numéro, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact. Il y a dès lors lieu d'indiquer le numéro de l'article ou du paragraphe auquel il s'est référé.

En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire, par exemple, « 251 à 25 000 euros ».

Il y a lieu d'écrire « État membre » avec une lettre « m » minuscule et « Espace économique européen » avec une lettre « e » majuscule au premier terme uniquement. Ceci vaut également pour les termes « Bureau international du travail », « Organisation internationale du travail » et « Organisation mondiale de la santé ».

Le texte sous examen emploie à plusieurs endroits le sigle « MLC », sans en donner une dénomination exacte. Le Conseil d'État demande dès lors d'introduire la dénomination afférente.

En ce qui concerne l'emploi du terme « notamment », le Conseil d'État signale que si celui-ci a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, il est à écarter comme étant superfétatoire. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif.

Lorsqu'il s'agit de désigner des termes à remplacer ou à supprimer, il est indiqué d'employer le mot « terme » et le mot « expression » ou « mention ».

Le Conseil d'État se doit de relever qu'on « abroge » un acte normatif dans son ensemble ainsi que les articles, paragraphes ou annexes, tandis que l'on « supprime » toutes les autres dispositions, comme les alinéas, phrases ou parties de phrase.

Il y a lieu d'écrire les termes « pour cent » en deux mots. Ces termes ne s'accordent pas.

Il convient d'écrire correctement « ayants droit ».

Aux dispositions ayant pour objet la renumérotation des articles de la loi précitée du 9 novembre 1990, il y a lieu d'écrire la forme abrégée « Art. » avec une lettre « a » majuscule, en écrivant à titre d'exemple :

« **Art. 13.** L'article 12 de la même loi est renuméroté en article 1.1.1-9 ».

Intitulé

Le Conseil d'État demande aux auteurs de préciser la portée de la loi en projet sous avis en rédigeant l'intitulé de la manière qui suit :

« Projet de loi

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ».

Article 1er

L'intitulé complet ou, le cas échéant, abrégé de l'acte à modifier est à mentionner au dispositif à la première modification qu'il s'agit d'apporter à cet acte, même s'il a déjà été cité dans l'intitulé ou

auparavant dans le dispositif. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cet acte se limiteront à indiquer « de la même loi », en lieu et place de la citation de l'intitulé, ceci plus particulièrement aux articles 2 à 105. Lorsqu'il s'agit de désigner une disposition de la loi qu'il s'agit de modifier, il est indiqué de se référer à la « loi précitée du 9 novembre 1990 ». À titre d'exemple, il faut écrire :

« **Art. 9.** L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1.-5. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1.-3. ;

3° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification […]. » ;

4° aux alinéas 1er et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés. »

Article 3

À l'article 0.2.0-1, alinéa 1er, à insérer, les parenthèses sont à remplacer par des virgules. En outre, l'article défini « le » avant le terme « commissaire » est à omettre, étant donné qu'il ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire.

À l'article 0.2.0-1, alinéa 2, phrase liminaire, à insérer, il y a lieu d'écrire « Gouvernement en conseil » avec une lettre « c » minuscule.

À l'article 0.2.0-1, alinéa 2, dernier tiret, les termes « (L. 14 avril 1992) » sont à supprimer.

En ce qui concerne l'article 0.2.0-2, paragraphes 1er et 2, à insérer, le Conseil d'État signale que la référence à un règlement européen à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte auquel il est fait référence. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « règlement (UE) n° 1177/2010 précité » si, dans le dispositif, il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé.

Concernant l'article 0.2.0-2, paragraphe 6, à insérer, le Conseil d'État tient à soulever que suite à l'entrée en vigueur de la loi du 10 août 2018 portant organisation de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, la dénomination de l'« Administration de l'enregistrement et des domaines » a été modifiée en celle de « Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ». Le libellé est à adapter en ce sens.

À l'article 0.2.0-2, paragraphe 7, dans un souci d'harmonisation, il est indiqué d'employer une des formules suivantes pour prévoir un recours en réformation : « Les décisions (mesures) prévues au paragraphe (à l'article) […] sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif » ou « Contre les décisions (mesures) prises (par (nom de l'autorité compétente)) en vertu du paragraphe (article) […], un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif. »

L'article sous examen est à terminer par des guillemets fermants.

Article 4

Il y a lieu d'insérer un point après le numéro de l'article 0.3.0-2.

Article 5

À l'alinéa 4, les termes « dans sa dernière version en vigueur » sont à supprimer, car superfétatoires. Cette observation vaut également pour l'alinéa 6 où les termes « , dans leur dernière version en vigueur » sont à supprimer.

Article 6

Le dispositif dans sa nouvelle teneur est à faire précéder du nouveau numéro d'article, en écrivant :

« Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés […]. »

À l'article 1.1.1-2, paragraphe 1er, points 1 à 3, dans sa nouvelle teneur, il convient d'écrire « Accord sur l'Espace économique européen ».

Article 14

L'article sous revue est à terminer par un point final.

Article 33

Au point 3, il faut faire figurer les termes « téléfax, » entre guillemets.

Article 41

L'article sous examen est à terminer par un point final.

Article 62

En ce qui concerne le point 2, le Conseil d'État signale qu'il ne s'agit en l'espèce pas d'une anagramme et demande de rédiger le point 2 comme suit :

« 2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » et les termes « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » sont remplacés par les termes « 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, ci-après « organisme agréé », et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal, ci-après « organisme habilité » ». »

Article 63

L'observation relative au terme « anagramme » vaut également pour l'article sous examen.

Article 66

L'article sous examen est à reformuler comme suit :

« **Art. 66.** L'article 65 est modifié comme suit :

1° l'article 65 est renuméroté en article 2.0.0-6 ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1. et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » ;

4° au dernier tiret, les termes « agréées par le ministre » sont supprimés ;

5° est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 précité que le commissaire peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonctions des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des critères transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. » »

Article 69

Au point 2, le point-virgule est à remplacer par un point final.

Article 73

Le texte qu'il s'agit d'insérer est à entourer de guillemets.

À l'article 3.0.0-1, à insérer, les termes à définir ne sont pas à rédiger en caractères italiques. Ces termes sont à entourer de guillemets.

À l'article 3.0.0-1, point 10, à insérer, il faut écrire le terme « piraterie » avec une lettre initiale minuscule.

À l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er, deuxième phrase, à insérer, il est inutile de viser toute version ultérieure de la convention en question, ceci au vu du fait que les références sont dynamiques.

À l'article 3.0.0-5, à insérer, les parenthèses sont à remplacer par des virgules. En outre, le terme « la » avant les termes « loi précitée » est à omettre, étant donné que le terme « la » ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire.

À l'article 3.1.1-2, alinéa 1er, à insérer, la lettre « s » barrée à la fin du terme « infraction » est à omettre.

À l'article 3.1.1-4, deuxième phrase, à insérer, les termes « , y compris toute version ultérieure, » sont à omettre.

À l'article 3.1.1-6, paragraphe 1er, alinéa 1er, point 4, à insérer, il est souhaitable d'éviter l'insertion de phrases autonomes dans l'énumération.

À l'article 3.1.1-8, point 1, à insérer, il convient d'écrire « pendant deux ans au maximum ».

L'article 3.1.1-11, à insérer, est à reformuler.

À l'article 3.1.1-12, à insérer, il est indiqué d'écrire « au moins être fournis en anglais ».

À l'article 3.1.1-13, alinéa 1er, à insérer, il faut écrire « En cas d'infraction […] » au singulier. Cette observation vaut également pour l'article 3.1.1-17, alinéa 1er, à insérer.

À l'article 3.1.1-17, alinéa 2, point 2, à insérer, il y a lieu d'écrire « de 251 ~~euros~~ à 5 000 euros ».

À l'article 3.1.1-18, paragraphe 1er, alinéa 2, à insérer, le point après le numéro d'article 1.1.2-5 est à omettre.

À l'article 3.1.2-3, point 5, à insérer, le Conseil d'État recommande d'écrire :

> « […] tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui mentionne la date du début et de fin du contrat […] ».

Par ailleurs, les termes « par exemple » sont à écarter.

À l'article 3.1.2-4, point 1, à insérer, le terme « contrat-type » prend un trait d'union.

À l'article 3.1.2-5, point 4, à insérer, les termes « du ou des » sont à remplacer par le terme « des ».

À l'article 3.1.2-5, point 12, à insérer, il faut remplacer le point-virgule par un point final.

À l'article 3.1.2-6, paragraphe 1er, alinéa 3, à insérer, le point-virgule est à remplacer par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte qui se lira, en l'espèce, comme suit :

> « La preuve contraire n'est pas admissible. »

Cette observation vaut également pour le paragraphe 3, alinéa 2, et pour l'article 3.1.2-9, alinéa 2, à insérer.

À l'article 3.1.2-12, paragraphe 1er, alinéa 3, à insérer, la virgule est à remplacer par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte.

Au paragraphe 2, alinéa 2, deuxième phrase, à insérer, il faut écrire « Il n'en ~~n'~~est pas ainsi […] ».

À l'article 3.1.2-14, alinéa 2, à insérer, l'énumération comporte deux points numérotés en points 4. Partant, le deuxième point 4 et les points 5 et 6 sont à renuméroter en points 5 à 7. Par ailleurs, le point final après le point 5 actuel (6 selon le Conseil d'État) est à remplacer par un point-virgule.

À l'article 3.1.2-15, alinéa 1er, à insérer, les termes « précédent contrat » sont à inverser et l'alinéa 2 est à reformuler comme suit :

> « Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas prévoir une période d'essai. »

À l'article 3.1.2-20, alinéa 2, à insérer, il y a lieu d'accorder le terme « perçus » au genre féminin.

À l'article 3.1.2-21, à insérer, le point 8 peut être reformulé comme suit :

> « 8° d'apporter les soins ~~d'un~~ en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets. »

À l'article 3.1.2-24, à insérer, il faut écrire « vol à main armée ».

À l'article 3.1.2-25, à insérer, les termes « , dans toute la mesure possible, » sont à omettre.

À l'article 3.1.2-26, paragraphe 4, point 1, à insérer, la virgule à la fin dudit point est à remplacer par un point-virgule.

L'article à insérer sous examen comporte deux paragraphes numérotés en 3. Le deuxième paragraphe 3 est à renuméroter en paragraphe 5, où il est recommandé d'écrire :

« (5) Les frais de rapatriement doivent être pris en charge jusqu'à ce que […]. »

À l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, à insérer, le point 3 est à terminer par un point-virgule.

À l'article 3.1.2-31, à insérer, les termes « le ou les » sont à remplacer par le terme « les ».

À l'article 3.1.2-34, alinéa 2, à insérer, le terme « spécialement » est à remplacer par les termes « plus particulièrement ».

À l'alinéa 3, le terme « règlement » est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

À l'article 3.1.2-35, alinéa 1er, à insérer, il faut écrire « à la demande du marin ».

À l'article 3.1.2-39, à insérer, les termes « et selon les » sont à remplacer par le terme « aux ».

À l'article 3.1.2-42, paragraphe 1er, à insérer, il est recommandé d'écrire « pris en son exécution ».

Au paragraphe 2, le terme « annexe » est à écrire avec une lettre « a » minuscule et les termes « , dans sa dernière version » sont à supprimer.

Au paragraphe 3, les termes « ce ou ces » et les termes « cette ou ces » sont à remplacer par le terme « ces ».

À l'article 3.1.2-54, paragraphes 2 et 3, à insérer, le terme « ou » figurant au début du point 2, est à déplacer après le point-virgule du point 1, ceci à deux reprises.

Au paragraphe 6 et pour une meilleure lisibilité, il convient d'avoir recours à une énumération avec des points (1° et 2°).

À l'article 3.1.2-55, paragraphes 1er et 3, à insérer, les termes « le ou les » sont à remplacer par le terme « les ». Par ailleurs, au paragraphe 5, le point après le numéro d'article 3.1.2-59 est à omettre.

À l'article 3.1.2-58, paragraphe 1er, alinéa 3, à insérer, il est indiqué de remplacer, à la première phrase, le point-virgule par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte.

À l'article 3.1.2-59, paragraphe 4, alinéa 1er, à insérer, les termes « Le ou les » sont à remplacer par le terme « Les ».

À l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, alinéa 2, à insérer, le point 1 est à commencer par une minuscule. Par ailleurs, au point 1, il y a lieu d'insérer le terme « modifiée » entre la nature et la date de l'acte en question, étant donné que celui-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur. Toujours au point 1, le Conseil d'État signale que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il faut écrire « loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ».

À l'article 3.1.2-64, à insérer, le point après le numéro d'article 3.1.1-3 est à omettre.

À l'article 3.1.2-66, alinéa 1er, point 2, à insérer, les termes « Code des assurances sociales » sont à remplacer par les termes « Code de la sécurité sociale ».

À l'article 3.1.2-67, paragraphe 1er, alinéa 3, à insérer, il est indiqué de remplacer le point-virgule par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte.

À l'article 3.1.3-1, à insérer, il faut écrire « du livre Ier, titre VI, du Code du travail ~~luxembourgeois~~ ».

À l'article 3.1.3-2, deuxième phrase, à insérer, il faut supprimer le terme « luxembourgeois ».

À l'article 3.2.1-2, à insérer, les termes à définir ne sont pas à rédiger en caractères italiques. Ces termes sont à entourer de guillemets. Par ailleurs, la phrase liminaire est à rédiger comme suit :

« Aux fins du présent chapitre, on entend par : ».

Au point 2, le terme « expression » est à remplacer par celui de « définition ».

À l'article 3.2.1-3, alinéa 1er, à insérer, il est recommandé d'écrire « La ~~norme de~~ durée de travail pour les gens de mer ».

À l'article 3.2.1-6, alinéa 3, à insérer, les différents éléments de l'énumération sont à rédiger en minuscule.

À l'article 3.2.1-10, paragraphe 2, à insérer, il est indiqué de remplacer le point-virgule par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte.

À l'article 3.2.1-16, à insérer, la phrase liminaire est à faire suivre d'un deux-points.

À l'article 3.2.2-6, à insérer, il faut écrire « aux dispositions ~~des~~ du présent chapitre ».

À l'article 3.2.2-7, paragraphe 1er, à insérer, il convient d'écrire :

« […] à une journée de repos hebdomadaire qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives ».

Au paragraphe 4, il est suggéré d'écrire :

« (4) Le travail au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à 25 pour cent. »

À l'article 3.2.2-8, point 3, à insérer, il faut écrire « pour organiser des mesures ~~d~~'assistance ou de sauvetage ».

À l'article 3.2.2-18, paragraphe 2, à insérer, il est indiqué de remplacer le point-virgule par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte.

À l'article 3.2.3-2, à insérer, les termes à définir ne sont pas à rédiger en caractères italiques. Ces termes sont à entourer de guillemets. Par ailleurs, la phrase liminaire est à rédiger comme suit :

« Aux fins du présent chapitre, on entend par : ».

Au point 2, le terme « désigne » est à omettre.

Aux points 4 et 5, les termes « s'entend de » et « s'entendent de » sont à écarter et les termes « est d'application » sont à insérer *in fine*, ceci à deux reprises. En outre, le terme « leur » est à supprimer au point 5, et le terme « données » n'est pas à accorder au pluriel.

À l'article 3.2.3-8, alinéa 2, à insérer, il y a lieu d'écrire « continuent à être versés ».

À l'article 3.2.3-12, point 4, à insérer, il faut écrire « toute rémunération restant due est payée dans les cinq jours ».

Au point 7, il y a lieu de supprimer les termes « du présent article », car superfétatoires.

Au point 8, il n'est point besoin de citer l'intitulé du chapitre en question, en écrivant « les dispositions du livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ».

À l'article 3.2.4-1, paragraphe 1er, alinéa 1er, à insérer, il est suggéré d'écrire « qu'aux navires construits à partir du 20 août 2013 compris ».

Concernant le paragraphe 1er, alinéa 2, le Conseil d'État signale qu'il n'est pas indiqué de mettre des termes ou des références entre parenthèses.

À l'article 3.2.4-3, paragraphe 1er, première phrase, à insérer, il convient d'écrire :

« les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et ~~en tenant~~ tiennent compte des exigences […]. »

À l'article 3.2.4-4, paragraphe 1er, phrase liminaire, à insérer, les termes « le ou les » sont à remplacer par le terme « les ».

À l'article 3.2.4-11, paragraphe 1er, à insérer, les termes « du présent article » sont à supprimer, car superfétatoires.

Au paragraphe 4, il y a lieu d'écrire correctement « cuisinier ».

Au paragraphe 2, point 1, le terme « et » est à omettre.

Au paragraphe 2, point 2, il faut écrire : « Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré~~s~~ par des États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 […] ». Par ailleurs, les parenthèses sont à écarter et le point sous examen est à terminer par un point-virgule.

Au paragraphe 4, les termes « du présent article » sont à supprimer, car superfétatoires.

À l'article 3.2.4-12, alinéa 1er, à insérer, il convient d'écrire « de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié ».

À l'article 3.2.4-13, à insérer, il est suggéré d'écrire :

« à condition que la personne à laquelle la dispense est accordée ».

À l'article 3.2.4-14, à insérer, il est recommandé d'écrire « à l'alimentation et au service de table ».

À l'article 3.2.4-16, paragraphe 1er, à insérer, il est indiqué d'écrire « pris en son exécution ».

À l'article 3.3.2-1, à insérer, la virgule après les termes « pendant la période » est à supprimer.

À l'article 3.3.2-2, point 2, à insérer, il convient de remplacer le point final par un point-virgule.

Au point 3, il faut écrire « au Code de la sécurité sociale » et remplacer le point final par un point-virgule.

À l'article 3.3.2-4, paragraphe 2, à insérer, il est indiqué d'écrire « à l'article 3.3.2-3, point 2, ».

À l'article 3.3.3-2, paragraphe 1er, le renvoi à l'article 3.3.3-27 est erroné. Le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de renvoyer à l'article 3.3.3-26.

À l'article 3.3.3-5, il y a lieu d'écrire « entraîner ».

À l'article 3.3.3-7, paragraphe 2, à insérer, il est recommandé d'écrire « les points énumérés à l'article 3.3.3-4 ».

À l'article 3.3.3-7, paragraphe 4, à insérer, il manque une partie du texte.

À l'article 3.3.3-12, paragraphe 4, à insérer, il y a lieu d'écrire « pouvoir » et non pas « pourvoir ».

À l'article 3.3.3-20, à insérer, il faut ajouter un point à la suite de la forme abrégée « Art ».

À l'article 3.3.3-21, à insérer, il y a lieu de rédiger le numéro de l'article comme suit : « Art. 3.3.3-21. ».

À l'article 3.3.3-23, paragraphe 2, première phrase, à insérer, il faut supprimer la virgule avant les termes « qui ne peut être évité ».

À l'article 3.3.3-30, paragraphe 2, à insérer, il est indiqué d'écrire « des articles 3.3.3-23 et 3.3.3-24 et des règlements et ~~des~~ arrêtés pris en leur exécution ».

À l'article 3.3.4-1, à insérer, le Conseil d'État recommande de s'inspirer des autres articles relatifs aux définitions et de reformuler l'article sous examen comme suit :

> « Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, on entend par :
>
> « femme enceinte » : toute femme occupée comme marin en état de grossesse […]. »

À l'article 3.3.4-3, paragraphe 3, à insérer, le point après le numéro d'article 3.3.4-2 est à omettre.

À l'article 3.3.4-4, paragraphe 1er, à insérer, le point après le numéro d'article 3.3.4-3 est à omettre.

Au paragraphe 3, alinéa 1er, dernière phrase, à insérer, il est indiqué de remplacer le point-virgule par un point final, de sorte que la deuxième partie de phrase formera une phrase distincte.

À l'article 3.3.4-9, paragraphe 1er, à insérer, le Conseil d'État recommande d'écrire :

> « […] soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé. »

Cette observation vaut également pour les paragraphes 2 et 3 et pour l'article 3.3.4-10, paragraphes 1er et 2, à insérer.

À l'article 3.3.4-11, à insérer, le tiret bas entre le terme « la » et le terme « période » est à supprimer.

À l'article 3.3.4-13, paragraphe 2, à insérer, il est indiqué d'écrire « dans le cadre des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur ».

À l'article 3.4.0-1, paragraphe 3, à insérer, le terme « évalué » est à accorder au genre féminin.

À l'article 3.4.0-4, paragraphe 1er, à insérer, il convient d'écrire « Affaires maritimes » avec une lettre « a » majuscule. En outre, il faut écrire « d'un autre État membre de l'Union européenne ».

Au paragraphe 2, il convient de préciser qu'est bien visé le « ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions ». À défaut d'introduire une forme abrégée pour désigner le ministre en question, cette observation vaut pour toute la suite du dispositif.

À l'article 3.4.0-7, à insérer, il est recommandé d'écrire « ou d'une de ces peines seulement ». Cette observation vaut également pour l'article 3.4.0 8, alinéa 1er, à insérer.

À l'article 3.4.0-8, alinéa 2, à insérer, il est indiqué d'écrire « les règlements grand-ducaux pris en son exécution ».

Article 74

Les modifications à effectuer à l'article 105 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont à regrouper sous un article 75 nouveau et les articles suivants sont à renuméroter en conséquence.

Article 75 (selon le Conseil d'État)

L'article 75 nouveau est à rédiger comme suit :

« **Art. 75.** L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 105 est renuméroté en article 4.0.0-1 ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, les termes « code des assurances sociales » sont remplacés par les termes « Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté un paragraphe 2 qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral […] à l'article 1er, paragraphe 3, du Code de la sécurité sociale, […]. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. » »

Article 75 (76 selon le Conseil d'État)

L'article 75 est à renuméroter en article 76 et à rédiger comme suit :

« **Art. 76.** L'article 106 est modifié comme suit :

1° l'article 106 est renuméroté en article 4.0.0-2 ;

2° l'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante :

« Art. 4.0.0-2. Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois […]. » »

Article 93 (94 selon le Conseil d'État)

Le texte de l'article qu'il s'agit d'insérer est à faire précéder du numéro d'article en souligné, pour écrire :

« **Art. 94.** Après l'article 7.0.0-2 de la même loi, est inséré un article 7.0.0-3 nouveau libellé comme suit :

« Art. 7.0.0-3. Est sanctionné […] ». »

Article 96 (97 selon le Conseil d'État)

À l'article 8.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 2, à insérer, il faut écrire « Grand-Duché de Luxembourg ».

Article 102 (103 selon le Conseil d'État)

Il convient de reformuler l'article sous examen comme suit :

« **Art. 103.** L'article 136 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 136 est renuméroté en article 8.0.0-8 ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimés. »

Article 103 (104 selon le Conseil d'État)

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il y a lieu d'écrire au point 3 « loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises ».

Article 105 (106 selon le Conseil d'État)

Au point 2, il y a lieu d'écrire « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10 ».

Article 107 (108 selon le Conseil d'État)

La deuxième phrase est à omettre. Sauf disposition contraire, les références sont en effet considérées comme étant dynamiques, et donc modifiées de manière implicite du fait même de l'entrée en vigueur du nouvel acte modifiant ou remplaçant la disposition à laquelle il est fait référence.

Article 108 (109 selon le Conseil d'État)

Les différentes modifications sont à numéroter.

Article 110 (111 selon le Conseil d'État)

Il faut écrire « les termes « à la construction » sont supprimés. »

Article 111 (112 selon le Conseil d'État)

Le Conseil d'État renvoie à ses observations générales et demande d'employer les termes « de la même loi » pour se référer à la loi qu'il s'agit de modifier. Cette observation vaut également pour les articles 112 et 113 (113 et 114, selon le Conseil d'État) et pour les articles 115 et 116 (116 et 117, selon le Conseil d'État).

Article 113 (114 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de reformuler l'article sous examen de la manière suivante :

« **Art. 114.** À l'article 29, alinéa 2, de la même loi, les termes « de moins de 25 tonneaux de jauge » sont remplacés par les termes « d'une jauge brute de moins de 200 ». »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 24 mars 2020.

Le Secrétaire général, *La Présidente,*

Marc BESCH Agny DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

27

Session ordinaire 2019-2020

TO/PR P.V. ECOPC 27

Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 8 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 et 29 avril, des 14 et 28 mai, des 11 et 18 juin, ainsi que des 2, 14, 15 et 16 juillet 2020

2. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, Mme Françoise Hetto-Gaasch remplaçant M. Serge Wilmes, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Claude Wiseler

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie

M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, Mme Annabel Rossi, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Patrick Weymerskirch, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 14 et 29 avril, des 14 et 28 mai, des 11 et 18 juin, ainsi que des 2, 14, 15 et 16 juillet 2020

Les projets de procès-verbal susmentionnés sont approuvés.

2. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre de l'Economie dresse un historique du registre public maritime, créé en 1990, avant de résumer l'objet du projet de loi déposé par son prédécesseur en date du 29 juin 2018.

Monsieur le Président constate qu'il ne s'agit pas seulement de préciser des mesures de mise en œuvre de la Convention du travail maritime[1]. Les auteurs projettent également de restructurer intégralement la loi modifiée du 9 novembre 1990 qui a fondé le registre public maritime luxembourgeois, tandis que le **Conseil d'Etat doute même de la nécessité de ce projet de loi**. L'intervenant invite les représentants du Commissariat aux affaires maritimes à en fournir davantage d'explications. Pour ce qui est de l'examen des articles, il propose de l'effectuer conjointement à l'examen des observations du Conseil d'Etat et ceci sur base du tableau synoptique transmis le 6 octobre 2020 à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

[1] Ratifiée le 20 septembre 2011 par le Luxembourg et entrée en vigueur le 20 août 2013.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes[2] souligne que la Convention du travail maritime pose un socle de règles sociales minimales et explique qu'un bon nombre des dispositions de la Convention du travail maritime n'étaient pas directement « self executing » et sont formulées de manière générale,[3] voire vague. A de telles dispositions, il s'agissait de donner une teneur concrète. Cette mise en œuvre de normes minimales internationales dans le droit national n'est ni une atteinte à la position moniste du Luxembourg en matière de droit international, ni à la hiérarchie des normes. Des vides juridiques étaient à combler et certaines dispositions étaient même impérativement à inscrire dans la législation luxembourgeoise comme l'inspection et la certification des navires. Désormais, en matière sociale, les navires doivent être inspectés par des inspecteurs de l'Etat pavillon. En cas de conformité aux normes, le navire obtiendra un certificat démontrant aux ports que ce navire respecte les normes sociales minimales internationales.

La Convention du travail maritime obligeait les Etats parties à consulter les partenaires sociaux sur certains points et ces consultations ont été effectuées par le Commissariat aux affaires maritimes.

Certaines dispositions techniques explicites et précises de la Convention n'ont pas été reprises, car il suffisait de renvoyer à cette dernière. Beaucoup de dispositions « self executing » ont néanmoins été reprises dans l'intérêt de la lisibilité et de l'exhaustivité du dispositif pour les gens de mer. L'oratrice rappelle que les équipages sur mer ont une composition très internationale[4] et il ne s'agit pas de juristes. Un texte unique est donc évidemment à préférer à un labyrinthe juridique. Il en va de même des inspecteurs mandatés par l'Etat luxembourgeois dont le travail et largement facilité en disposant d'un texte unique, complet et cohérent. Ces inspecteurs ne travaillant pas toujours et exclusivement pour le Luxembourg et doivent tenir compte de législations divergentes. Il s'agit également d'une question de sécurité juridique.

L'idée de regrouper ces normes du travail marin dans un code séparé a été considérée. Cette démarche aurait toutefois exigé d'amputer la loi modifiée précitée du 9 novembre 1990 d'une importante partie. Pour des raisons de transparence et de lisibilité, le Commissariat a préféré maintenir intacte cet « acte de base » tout en procédant comme en matière de codification. Une refonte complète du titre 3 (futur livre 3) de la loi précitée du 9 novembre 1990 en a résulté.

Elle concède que la démarche choisie exigera une réadaptation systématique de la future loi, renvoie toutefois au phénomène plus général de « l'inflation législative » et estime que le législateur devra et saura composer avec cette réalité. Les trois récentes modifications de la Convention du travail maritime évoquées par le Conseil d'Etat pour illustrer ce possible rythme (2004, 2016 et 2018) et dont le projet de loi tient compte, ne seraient pas réellement convaincantes car elles auraient de toute manière exigé de légiférer. Des décisions étaient à prendre en droit national, par exemple pour déterminer de quelles garanties financières il s'agira en cas de rapatriement ou pour prévoir

[2] Les conseillères juridiques du Commissariat aux affaires maritimes s'expriment en langue française.
[3] Les Etats membres « s'assurent que » ; « font en sorte que » ; « tout Etat membre veille à ce que » etc.
[4] Les nationalités les plus représentés sont, dans l'ordre : les Philippins ; les Belges ; les Ukrainiens ; les Indiens ; les Croates et les Néerlandais (source : Rapport d'activité 2019 du Commissariat aux affaires maritimes).

le maintien du contrat de travail lorsque des marins sont capturés. Ainsi, le Conseil d'Etat ne ferait qu'illustrer ledit phénomène plus général.

L'exemple de la France, cité en tant que modèle, où la Convention du travail maritime a simplement été publiée par un décret du 13 juin 2014, serait réducteur. Celle-ci dispose déjà de tout un corps de règles très protectrices et précises en matière de droit social et du travail marin. Par ailleurs, dans son étude d'impact, le Sénat a répertorié toute une série de dispositions françaises existantes à amender ou à prendre – et qui entretemps aurait été prise – pour les mettre en conformité avec la Convention du travail maritime et des directives européennes.

Débat :

Répondant à Madame le Rapporteur, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes souligne que l'objectif était précisément de disposer en fin de compte d'un **texte légal unique, complet et cohérent**. Il renvoie au contexte très international dans lequel le législateur luxembourgeois œuvre dès qu'il touche au droit maritime. La façon de procéder vise à rencontrer tant les besoins des marins ou de leurs représentants juridiques que ceux des inspecteurs mandatés par l'Etat luxembourgeois. Il rappelle que la Convention pose un socle de normes minimales. La non transposition de certaines dispositions de la Convention s'explique, en général, par l'existence de normes afférentes plus élevées dans le droit luxembourgeois que celles prévues par la Convention. En aucun cas des dispositions luxembourgeoises se situent en-dessous de ce standard international. Les normes transposées ne sont, par contre, pas forcément plus élevées que le minima posé par la Convention. D'autres dispositions ne concernaient pas le Luxembourg du fait, par exemple, que le Luxembourg ne dispose pas de chantiers navals et ne doit donc pas légiférer sur les dimensions des cabines à construire ou installations sanitaires à prévoir. Les inspecteurs connaissent ces standards internationaux auxquels doivent satisfaire les nouveaux navires. A ce niveau, on peut réellement parler de normes « self executing ». En somme, on peut toutefois déclarer que le Luxembourg a transposé le maximum possible ou raisonnable des normes prévues par la Convention.

Madame Simone Beissel juge cette approche comme évidente dans le contexte du droit maritime. Elle suggère toutefois de joindre la Convention maritime internationale comme annexe au dispositif qui sera porté au vote de la Chambre des Députés. Ainsi, tout un chacun disposera réellement d'un document complet et exhaustif au jour de l'adoption et qui sera également publié comme tel.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes donne à considérer que la Convention du travail maritime a déjà été publiée lors de sa ratification par article unique. La Convention peut également être consultée sur la plateforme internet du Commissariat.

Madame Simone Beissel explique que le législateur a également le devoir de veiller à l'accessibilité – comprise au sens large – des lois qu'il adopte et ceci non seulement pour les spécialistes du droit respectif. Sa suggestion était d'ordre pratique et motivée par cette préoccupation de

garantir un accès facile à toutes les dispositions légales sociales qui s'appliquent à ce secteur. Puisque cette convention saura être retrouvée de manière aisée, elle peut s'accommoder de cette approche.

Conclusion :

Monsieur le Président retient que, quant au fond, l'approche législative projetée par le Gouvernement sera maintenue.

Monsieur le Président ajoute que dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat soulève également une autre problématique, celle de la **compétence territoriale des juridictions luxembourgeoises** et de la loi applicable en matière pénale.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de suivre l'avis du Conseil d'Etat à ce sujet. Ceci, en ajoutant un paragraphe 2, composé de deux alinéas, à l'article 3.0.0-5. Le premier alinéa précisant, par référence à l'article 4 du Code pénal, que les infractions pénales sont applicables à toute personne à bord quel que soit leur nationalité ou le lieu de l'infraction. Le deuxième alinéa rendrait les juridictions luxembourgeoises compétentes.

Monsieur le Président note que, en ce qui concerne les **conventions collectives**, le Conseil d'Etat constate qu'aucun article ne déclare d'ordre public celles déclarées d'obligation générale. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes signalent vouloir y remédier en insérant une phrase à l'article 3.0.0-6 renvoyant à l'article L. 164-8 du Code du travail. Cette disposition s'abstiendra toutefois de les déclarer de manière générale comme étant d'ordre public. Il est préférable de préciser à chaque référence faite à une convention collective si celle-ci est à applicable à tous les salariés.

Concernant les différentes formulations employées pour préciser ou rappeler au sein du dispositif le **champ d'application** et critiquées par le Conseil d'Etat, le Commissariat aux affaires maritimes concède qu'il y a lieu d'harmoniser ces formulations, souligne toutefois la nécessité de procéder dans ce contexte de manière plus nuancée. Ainsi, le champ d'application est bien posé par l'article 3.0.0-3, mais permet aux parties de choisir la loi qui régit le contrat d'engagement « sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables. ». Il semble donc utile de préciser, le cas échéant, s'il s'agit d'une disposition qui s'applique indépendamment de la législation régissant les contrats respectifs. Des ajouts comme « quelle que soit la loi choisie » ou « à tous les marins naviguant sous pavillon luxembourgeois » sont motivés par la volonté de souligner le caractère de « lois de police » de ces dispositions.

Monsieur le Président approuve cette façon de procéder, quitte à harmoniser la tournure employée. Elle permet de lever tout doute sur le caractère impératif ou non d'une disposition et assure une meilleure sécurité juridique aux justiciables.

Concernant le **congé parental**, le Commissariat aux affaires maritimes estime que les questions soulevées par le Conseil d'Etat résultent d'une ambiguïté du texte qui peut être levée. L'intention n'était nullement d'étendre de manière générale à tous les gens de mer occupés à bord de navires battant pavillon luxembourgeois. Evidemment, ces marins ne pourront bénéficier du congé

parental prévu au Code du travail que s'ils sont affiliés au régime de sécurité social luxembourgeois. C'est la réforme du congé parental qui a levé la condition territoriale du travail pour pouvoir bénéficier de cette forme de congé. Elle a ainsi également ouvert la porte à l'octroi du congé parental aux gens de mer. Monsieur le Président propose de revenir à cette problématique dans le cadre de l'examen des articles.

I.– Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Article 1er

L'article 1er adapte la terminologie des subdivisions de la loi précitée du 9 novembre 1990 afin de tenir compte de sa nouvelle structure.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 renumérote l'article 1er de la même loi.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie l'ancien chapitre 2 de la même loi.

Art. 0.2.0-1

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité de la disposition relative à la représentation et à la délégation compte tenu des règles générales régissant le statut des fonctionnaires. Il ajoute qu'en cas de maintien de cet alinéa, la terminologie serait à adapter à celle applicable depuis la réforme de la fonction publique.

Compte tenu de cette observation du Conseil d'Etat, la commission décide de **supprimer cet alinéa**.

Le Conseil d'Etat suggère, en outre, de déplacer le dernier alinéa, qui traite de la compétence du commissaire de refuser d'immatriculer des navires ou de les radier s'ils ne remplissent pas les conditions exigées. Celui-ci se trouverait mieux placé dans l'énumération des différentes missions du commissaire.

La commission décide de **maintenir ce dernier alinéa** qui, du fait de la suppression de l'alinéa ayant précédé, suivra immédiatement l'énumération des missions du commissaire. Elle fait ainsi droit aux auteurs du projet de loi qui ne jugent pas approprié d'intégrer ce pouvoir du commissaire en tant que tiret supplémentaire dans l'énumération des missions du commissaire.

Art. 0.2.0-2

La commission prend acte de la décision du Gouvernement d'attribuer la compétence pour recevoir toutes les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010[5] au Ministre ayant la protection des consommateurs dans ses attributions *(voir infra article 106)*. La commission **supprime par conséquent le présent article comme l'article 7.0.0-3**.

Article 4

L'article 4 modifie l'ancien chapitre 3 de la même loi.

Art. 0.3.0-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 0.3.0-2

L'article 0.3.0-2 introduit une exception au régime général des langues pour les employés de l'Etat engagés au Commissariat aux affaires maritimes en vue de leur fonctionnarisation.

Cette dérogation, qui permet aux employés respectifs de remplacer la langue allemande par l'anglais, amène le Conseil d'Etat à exprimer sa première **opposition formelle**. Renvoyant à l'article 10*bis* de la Constitution, la Haute Corporation considère que cette inégalité de traitement n'est pas justifiée. Elle note qu'il « ne résulte ni du projet de loi, ni du commentaire des articles pourquoi cette faveur serait accordée uniquement à l'employé de l'État qui serait fonctionnarisé, mais non pas au fonctionnaire. ».

Le Conseil d'Etat s'oppose également à cette exception en ce qu'elle ne s'appuie sur aucune justification, des considérations pratiques mises à part.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que cette exception vise à tenir compte du fait que ces employés ont à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime dont les langues de travail sont l'anglais et le français. Ces employés participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'OMI ou encore l'OIT, qui se tiennent généralement en anglais et en français. Une connaissance adaptée de l'anglais est donc impérative alors que celle de l'allemand n'est dans ce contexte pas obligatoirement requise. C'est donc pour des raisons pragmatiques qu'il a été prévu de permettre aux employés du Commissariat aux affaires maritimes de remplacer l'allemand par l'anglais. En vue de sa fonctionnarisation, un tel employé devra donc démontrer qu'il a une connaissance adaptée du français, de l'anglais et du luxembourgeois, sans avoir à prouver qu'il a des connaissances de l'allemand. Les niveaux de connaissance de chacune des langues correspondent à ceux normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes ajoutent qu'ils ont consulté le Ministère de la Fonction publique à ce sujet. L'article 2 de la loi

[5] Plus précisément, le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, mais également son équivalent pour les employés de l'Etat, l'article 3 de la loi modifiée du 25 mars 2015 déterminant le régime et les indemnités des employés de l'Etat, permet de déroger au régime des langues – quand la nature et le niveau de responsabilité des emplois le permet.

Partant, ils proposent de s'appuyer sur ladite disposition dérogatoire de l'article 2 du statut général des fonctionnaires pour ouvrir également aux fonctionnaires la possibilité d'être employés au Commissariat aux affaires maritimes sans devoir justifier de leur connaissance de l'allemand. Cette disposition dérogatoire a été insérée à l'article 2 suite à un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne visant à ouvrir l'accès à la fonction publique à des ressortissants européens. Cette même possibilité a été accordée aux employés de l'Etat, afin d'assurer une égalité entre les agents de l'Etat.

Ils renvoient également au règlement grand-ducal du 5 mars 2004 déterminant les emplois dans les administrations de l'Etat et les établissements publics pour lesquels la connaissance de l'une ou de l'autre des trois langues administratives n'est pas reconnue nécessaire en raison de la nature et du niveau de responsabilité de ces emplois. Ce règlement grand-ducal a été pris sur lesdites bases légales. Ce règlement prévoit que, pour certains emplois de l'enseignement, la connaissance d'une des trois langues administratives n'est pas requise en raison de la nature particulière et du niveau de responsabilité du poste. Dans son avis concernant ce règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat a noté : « S'il est vrai que l'enseignement et l'enseignement supérieur relèvent du secteur ouvert, le Conseil d'État est cependant d'avis que la base légale sur laquelle s'appuie le projet sous avis ne vise pas seulement le « secteur ouvert », mais doit s'appliquer à tous les secteurs d'activité de l'Administration. A titre d'exemple, on pourrait citer un informaticien français, recruté, à défaut de candidat luxembourgeois, comme employé de l'État par une administration fiscale. Il n'est pas évident que l'exercice d'un tel emploi présuppose *a priori* la maîtrise des trois langues administratives. Il est évident qu'au terme de la loi, un tel emploi pourrait bénéficier d'une dérogation. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes soulignent qu'ils ont besoin d'agents fortement spécialisés. Ces agents doivent soit avoir une expérience dans le domaine maritime, soit avoir réalisé des études dans ce domaine. Concrètement, les agents ainsi visés sont d'anciens officiers de la marine marchande et des juristes spécialisés en droit maritime. Au Luxembourg, peu de personnes ont acquis pareilles expériences ou connaissances et encore moins de Luxembourgeois.

Ils donnent à considérer que les fonctions des employés du Commissariat aux affaires maritimes ne justifient pas l'obligation de connaitre les trois langues administratives. Le français par contre étant, avec l'anglais, la langue de travail principale, il n'est pas possible de dispenser les employés de la connaissance de cette langue. Ils rappellent que la connaissance du luxembourgeois restera un prérequis.

Ils estiment que la dérogation à prévoir permettra également d'inciter les employés francophones à apprendre le luxembourgeois. Une personne serait plus efficacement stimulée à apprendre le luxembourgeois si elle sait que par la suite elle pourra accéder au statut de fonctionnaire, sans qu'elle doive en outre apprendre l'allemand.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise qu'il est actuellement le seul fonctionnaire au sein du Commissariat. L'intervenant renvoie aux difficultés de recrutement auxquelles son administration est confrontée. Il donne à considérer qu'il dispose aujourd'hui d'agents avec une formation assez poussée et s'aperçoit de la nécessité d'offrir à ces agents une perspective professionnelle. La fonctionnarisation est une telle perspective. De surcroît, elle obligerait ces employés à apprendre le luxembourgeois, ce qui faciliterait en plus la communication du Commissariat avec les autres administrations publiques.

Afin de pouvoir lever l'opposition formelle du Conseil d'Etat, il y a lieu d'amender cette disposition en la précisant dans le sens de ces explications supplémentaires.

Débat :

Compte tenu de la double opposition formelle du Conseil d'Etat, Monsieur le Président recommande de motiver soigneusement cet amendement.

Madame Simone Beissel remarque que la dominance mondiale de la langue anglaise dans l'ensemble du secteur maritime est une évidence. Le français est seulement la langue juridique et administrative employée au Luxembourg.

Madame le Rapporteur dit comprendre tant la problématique en matière de recrutement évoquée que l'idée de réagir par une exception au régime des langues qui s'applique aux fonctionnaires. Elle s'interroge toutefois sur la teneur concrète de cette disposition qui lui semble constituer un précédent.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes rappellent que des dispositions dérogatoires en matière de maîtrise des langues existent également dans d'autres administrations.

Madame le Rapporteur réplique qu'elle a connaissance d'exceptions linguistiques dans certaines administrations. Dans le présent cas de figure, il s'agit toutefois de dispenser des fonctionnaires d'une des trois langues administratives et plus précisément de l'allemand.

Monsieur Claude Wiseler signale qu'une exception de cette teneur lui semble également nouvelle. L'intervenant souhaite savoir quelles administrations publiques ont déjà prévu cette même exception. Le cas échéant, il souhaiterait savoir quelles autres administrations sont dans une situation similaire et pourraient être tentées de recourir également à cette même dérogation. Il lui importe d'obtenir les informations nécessaires à pouvoir évaluer en connaissance de cause les implications d'une éventuelle décision à ce sujet. Il y a également lieu d'éviter de créer des incohérences au sein de l'appareil public.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes estime que la seule administration publique œuvrant dans un contexte semblable est l'Administration de la navigation aérienne. Leur situation en matière de recrutement ne lui semble toutefois pas si tendue compte tenu du nombre de compagnies aériennes installées au Luxembourg et l'histoire plus longue de l'aviation civile au Luxembourg. Il donne à considérer que la reformulation proposée limite cette exception

désormais à deux fonctions précises : les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique.

Monsieur le Président donne à considérer que les intervenants ne remettent pas en cause la proposition de reformulation, mais ont exprimé un besoin compréhensible de disposer de plus d'informations permettant de saisir l'impact d'une pareille disposition. Cette même dérogation est-elle déjà d'application dans d'autres administrations publiques ? Quelles autres administrations sont potentiellement également concernées ? Ces données supplémentaires permettraient d'étoffer le commentaire de l'amendement à soumettre au Conseil d'Etat et également à Madame le Rapporteur de mieux expliquer ce dispositif au public. Au plus tard, lors du débat en séance publique, ces questions sont susceptibles d'être posées.

Monsieur Roy Reding doute de la nécessité de devoir recruter des juristes qui ont étudié le droit maritime. Il s'agit certes d'une branche spécifique du droit, mais chaque juriste tant soit peu calé devrait rapidement pouvoir s'y retrouver.

Conclusion :

Monsieur le Président décide de **revenir sur l'article** 0.3.0-2 une fois les informations réclamées obtenues.

Article 5

L'article 5 révise la définition du terme « navire » et introduit celle de la notion « jauge brute ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande d'omettre la tournure « sauf disposition contraire » qui porte à confusion.

L'alinéa 5 amène le Conseil d'Etat à exprimer une opposition formelle. Cet alinéa renvoie à des « exigences en matière de sécurité et de sûreté » qui pourraient également être établies par voie de règlement grand-ducal. Il s'agit toutefois d'une matière réservée par la Constitution (article 11, paragraphe 5) à la loi. Dans pareilles matières, le Gouvernement « ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises ».

Ces exigences en matière de sécurité et de sûreté, devant être fixées par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale, sont donc à déterminer avec plus de précision. Il est exclu de renvoyer directement à un règlement grand-ducal.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que ce renvoi à un éventuel règlement grand-ducal peut être supprimé. Il n'existe pas de règlement grand-ducal dans ce domaine et il est peu probable qu'il soit nécessaire d'en adopter un. Ils souhaitent toutefois maintenir la tournure critiquée au niveau de la phrase introductive.

Ils renvoient à la multitude de sources du droit maritime qui peuvent employer les mêmes termes, mais avec des significations différentes. Il leur semble utile de préciser au préalable que ces notions pourront s'entendre différemment par

la suite. Ainsi, un navire est compris de manière différente suivant le domaine du droit maritime dans lequel on œuvre.

La commission marque son accord au libellé amendé proposé.

Articles 6 à 61

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 62

L'article 62 renumérote l'article 61 de la loi à modifier et opère une adaptation terminologique due à une évolution législative (voir commentaire de l'article 66).

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à commenter le point 2 de l'article et plus concrètement la précision suivante « selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal » en rappelant comment un tel renvoi est à interpréter. Il ne pourra s'agir que de dispositions d'ordre purement procédural qui peuvent ainsi être fixées. Il s'agit d'une compétence qui ne peut en principe pas revenir au ministre, mais uniquement au Grand-Duc dans la mesure où il s'agit ici d'une matière réservée à la loi, et ce conformément à l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Le Conseil d'Etat comprend le règlement (CE) 391/2009 auquel cette disposition se réfère en ce sens qu'il comporte des règles et qu'un règlement grand-ducal peut donc arrêter les modalités de cette habilitation.

Partageant l'interprétation du Conseil d'Etat, la commission maintient inchangé cet article.[6]

Articles 63 à 65

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 66

L'article 66 modifie l'article 65 de la loi à modifier.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à l'alinéa 3 que cet article propose d'ajouter et exprime deux oppositions formelles.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de loi ont transposé l'article 4 de 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. Il critique que les auteurs ne se sont pas tenus à la terminologie utilisée par la directive qui exige des motifs transparents et objectifs, tandis que le projet de loi se réfère à des **critères** transparents et objectifs. Il recommande de s'aligner à la directive, un « critère » n'étant pas un terme juridique.

[6] Adaptations légistiques mises à part.

La commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat et remplace le terme « critères » par « motifs ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, que le projet de loi n'est pas explicite sur ce qu'il faut entendre par « transparent » et « objectif ». Afin d'obtenir davantage d'explications à ce sujet, il demande, sous réserve de dispense du second vote constitutionnel, la communication du projet de règlement grand-ducal pour pouvoir apprécier les critères objectifs et transparents.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent qu'il s'agit du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 qui devra être complété pour introduire lesdits motifs transparents et objectifs. L'article 3 dudit règlement serait complété par un deuxième alinéa qui se lirait comme suit :

« Nonobstant l'alinéa 1er, en application de l'article 2.0.0-6., alinéa 3, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, est dûment motivée la décision de ne pas habiliter un organisme agréé lorsque celui-ci ne réalise aucune classification sur des navires battant pavillon luxembourgeois. »

Ce projet de règlement grand-ducal sera communiqué au Conseil d'Etat.

L'autre opposition formelle vise la phrase finale de l'alinéa 3 à ajouter qui précise que les « modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ». Le Conseil d'Etat rappelle que ce dispositif a trait à une matière réservée à la loi au sens de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Dans un tel contexte, les **conditions** d'habilitation doivent figurer dans le texte de loi.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes informent qu'il s'agit d'une imprécision rédactionnelle. Le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 ne prévoit que les modalités d'habilitation. Cette référence à des « conditions » peut simplement être supprimée.

La commission décide d'amender l'article dans ledit sens.

Articles 67 à 72

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 73

L'article 73 introduit le nouveau livre 3, subdivisé en cinq titres.

Monsieur le Président note que cet article[7] constitue le cœur même du présent projet de loi. L'article révise intégralement l'ancien titre 3 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Il s'agit de parvenir à une codification du droit du travail des gens de mer, droit qui est au moins partiellement dérogatoire au droit commun du travail. Toute une série de nouvelles dispositions, recommandées par la Convention du travail maritime, sont également introduites dans le droit luxembourgeois.

[7] Qui, lui-même, se compose de 251 articles.

Art. 3.0.0-1

L'article 3.0.0-1 regroupe, par ordre alphabétique, une série de définitions nécessaires à une compréhension correcte du dispositif légal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « sauf stipulation contraire dans une disposition particulière » soit omis. Il estime que cette tournure de phrase n'a une utilité que dans son contexte d'origine, à savoir l'article 2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime.

Renvoyant à l'article 5, où une telle précision a été conservée, la représentante du Commissariat aux affaires maritimes estime qu'à cet endroit cette tournure peut être supprimée. Les définitions du présent article s'appliquent à ce livre spécifique et ne varieront pas au fil de ses titres et chapitres. En outre, la « phrase » liminaire est à corriger et à doter d'un verbe. Le terme « l'expression » est ainsi remplacé par les termes « on entend par ».

La commission décide **d'amender le début de l'article** dans ce sens.

La définition relativement large donnée du « navire » interpelle le Conseil d'Etat. Renvoyant aux nombreuses définitions de ce terme applicables dans d'autres textes, il s'interroge s'il n'y aurait pas lieu de préciser cette définition afin d'éviter tout équivoque. Ainsi, dans sa teneur actuelle, cette définition inclut les navires inscrits au registre de plaisance, même s'ils ne sont pas exploités commercialement.

Le Commissariat aux affaires maritimes recommande de maintenir inchangée cette définition qui est à lire avec l'article qui suit qui délimite le champ d'application du présent livre. Cette définition a été reprise telle quelle de la Convention du travail maritime. Cependant, un lien avec la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales existe bel et bien : la loi précitée du 23 septembre 1997 renvoie au présent régime légal dès que le propriétaire d'un navire de plaisance décide de placer un équipage professionnel sur son navire. C'est dans ce cas de figure précis que les dispositions du présent livre, actuellement le titre 3 de la loi du 9 novembre 1990 précitée, sont à respecter par le propriétaire d'un navire de plaisance et à appliquer à l'équipage du navire de plaisance. Ce lien est clair et précis. Aucune ambiguïté n'est à craindre. La définition d'un navire de plaisance telle qu'elle est donnée par loi précitée du 23 septembre 1997 n'interfère pas avec celle du présent dispositif. Il s'agit de deux régimes légaux clairement définis et délimités. L'un s'applique aux navires commerciaux et certains autres navires énumérés à l'article 3.0.0-2, l'autre aux navires de plaisance, qui en droit luxembourgeois ne peuvent être utilisés qu'à des fins privées. Lorsque le navire de plaisance est doté d'un équipage professionnel, celui-ci est placé sous le régime du travail applicable aux gens de mer qui se trouve détaillé dans la loi précitée du 9 novembre 1990.

La commission partage la position du Commissariat aux affaires maritimes et **maintient inchangée la définition du navire**.

Art. 3.0.0-2

L'article 3.0.0-2 délimite le champ d'application du régime du travail applicable aux gens de mer – tant à l'égard des navires visés que des gens de mer qui y sont soumis.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. Il rappelle que le droit du travail est réservé à la loi et qu'il est réservé à la seule loi formelle d'y apporter des restrictions.[8] Il n'est donc pas permis de recourir à un règlement grand-ducal pour en exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires.

Le Conseil d'Etat rappelle encore qu'aux « termes de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, tel qu'il a été révisé en date du 18 octobre 2016, dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe outre les objectifs, les principes et points essentiels des mesures d'exécution. ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, un certain manque de précision qui comporte un risque d'arbitraire lorsque le texte, pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer, déclare qu'il « sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou [tout] document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT ».

Par ailleurs, ladite résolution n'est pas un acte juridique contraignant applicable au Luxembourg et il ne saurait y être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une manière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Un tel renvoi ne respecte pas les exigences de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat exprime une deuxième opposition formelle à l'encontre de cette disposition.

Le Conseil d'Etat souligne que tout cadre pour une éventuelle exclusion de personnes de la définition des gens de mer devrait figurer, avec les éléments qui le déterminent avec la précision voulue, dans la loi.

Quant au paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'Etat se réfère à ses observations faites à l'endroit de l'article 3.0.0-1.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent qu'une des grandes discussions lors de l'élaboration de la Convention du travail maritime était précisément la définition des « gens de mer ». L'objectif du BIT était d'étendre cette qualification juridique au plus grand nombre afin de permettre également à des personnes non directement attachées au navire, mais travaillant de longues périodes sur un navire, de bénéficier du régime protecteur de la Convention. Ainsi, même un pianiste engagé à bord d'un navire de croisière sera considéré comme un marin. Toutefois, le BIT a laissé la possibilité aux Etats parties d'exclure certaines catégories de personnes de cette définition, en fin de compte très large. A cette fin, il a formulé certaines lignes directrices exigeant, par exemple, de considérer le lieu principal de l'activité de cette personne. De telles personnes peuvent par exemple être des

[8] En vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

techniciens ou ingénieurs qui interviennent pour une courte durée sur un navire en mer. La présente disposition reflète cette faculté accordée aux Etats parties.

Pour lever ces oppositions formelles du Conseil d'Etat, le Commissariat aux affaires maritimes propose de transposer ce cadre dans lequel ce règlement grand-ducal devra s'inscrire dans le présent article et renvoie à sa proposition de reformulation.[9]

Débat :

Monsieur le Président s'interroge si la disposition reformulée ne permet pas toujours à l'exécutif, et de manière assez aisée, de limiter largement le champ d'application du droit du travail applicable aux gens de mer. Il doute si la reformulation proposée puisse permettre au Conseil d'Etat de lever intégralement sa double opposition formelle.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes répondent que les armateurs sont « assez d'accord » avec la définition, très large, des gens de mer, de sorte qu'ils ne voient pas d'où une pression vers de nombreuses exclusions devrait venir. Par ailleurs, même les catégories de personnes exclues sont explicitement incluses dans certaines dispositions comme le droit au rapatriement. En plus, ces personnes ont des contrats de travail relevant du droit commun. Souvent, il s'agit de spécialistes bien payés qui interviennent pour des missions clairement définies et de courte durée. A titre d'illustration, il est renvoyé à des scaphandriers, scientifiques, ingénieurs ou techniciens, voire des mercenaires sur certains passages le long de côtes, comme celle de la Somalie, à fortes activités de piraterie. Des abus sont invraisemblables. Ceci d'autant plus que les syndicats des gens de mer sont également à consulter.

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, le Commissariat aux affaires maritimes confirme que des catégories de simples marins ne peuvent pas être exclues par voie de règlement grand-ducal du bénéfice des dispositions du présent livre et renvoie à la précision qui sera désormais donnée par cette disposition une fois amendée « en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord ». Même l'équipage hôtelier de navires de croisière ne saurait ainsi être exclu.

Madame Simone Beissel approuve l'amendement proposé en ce qu'il rend cette disposition bien plus précise et partant le cadre dans lequel le règlement grand-ducal prévu devra se placer. Elle estime qu'il ne pourra plus avoir de doutes ou de marges d'interprétions en ce qui concerne l'intention de cette disposition. La définition des gens de mer est claire. Il s'agit de pouvoir exclure des personnes qui interviennent pour des missions ponctuelles et limitées dans le temps sur un navire.

Madame le Rapporteur s'interroge pourquoi alors la définition des gens de mers elle-même ne sera pas précisée dans ce sens, de sorte à pouvoir omettre la présente disposition et d'éviter de devoir recourir à un règlement grand-ducal. Il s'agit en tout état de cause d'une réflexion que le Conseil d'Etat pourrait être amené à formuler.

[9] Voir tableau synoptique transmis le 6 octobre 2020.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes réplique que cette construction du dispositif accorde une certaine flexibilité, nécessaire à l'exécutif qui ne peut présager l'avenir. Il y a quelques années, personne n'aurait pensé qu'il serait une fois nécessaire de placer des paramilitaires à bord des navires pour les protéger dans certaines eaux d'attaques à mains armées. Avec le développement d'autres activités économiques en pleine mer, il est plausible que d'autres catégories de professionnels actifs sur des navires émergeront.

Conclusion :

Monsieur le Président prend acte de la position du Commissariat et propose d'attendre l'avis complémentaire du Conseil d'Etat au sujet de cet **amendement**.

Monsieur le Président rappelle que, au niveau du paragraphe 2, le Conseil d'Etat se heurte à la tournure « Sauf disposition contraire expresse ». Il obtient confirmation que, par analogie à la décision de la commission concernant la phrase liminaire de l'article 3.0.0-1, ces termes sont **à supprimer**.

***

Luxembourg, le 15 avril 2020

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

01

Session ordinaire 2020-2021

TO/PR P.V. ECOPC 01

Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 15 septembre 2020

2. 7317 Projet de loi
1) portant sur les activités spatiales ;
2) modifiant
- la loi modifiée du 9 juillet 1937 sur l'impôt sur les assurances dite « Versicherungssteuergesetz » ;
- la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu
- Rapporteur : Monsieur Claude Haagen

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

3. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Suite de l'examen conjoint des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.0.0-2., paragraphe 2)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Claude Wiseler

M. Mathias Link, M. Mario Grotz, Mme Annabel Rossi, M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Ministère de l'Economie

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 15 septembre 2020

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 7317 Projet de loi
1)portant sur les activités spatiales ;
2)modifiant
- la loi modifiée du 9 juillet 1937 sur l'impôt sur les assurances dite « Versicherungssteuergesetz » ;
- la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Monsieur le Président-Rapporteur signale que le Conseil d'Etat se voit en mesure de lever toutes ses oppositions formelles. L'orateur rappelle qu'un texte coordonné reprenant les ultimes propositions du Conseil d'Etat, d'ordre légistique surtout, a été transmis hier aux membres de la commission. Il constate, toutefois, que les auteurs n'y suivent pas à la lettre toutes les propositions du Conseil d'Etat, notamment au niveau de l'article 6, de sorte qu'une deuxième lettre d'amendements s'imposerait.

Le représentant du Ministère de l'Economie explique que toutes les propositions du Conseil d'Etat sont judicieuses et peuvent être reprises telles quelles. L'adaptation proposée au niveau de l'article 6 et qui vient d'être évoquée est d'ordre purement rédactionnel et ne change rien quant au fond. Afin d'éviter de saisir une nouvelle fois le Conseil d'Etat, elle peut donc être omise pour reprendre littéralement la proposition exprimée par le Conseil d'Etat à l'encontre du nouveau point 5°, qui deviendra le paragraphe 3 de cet article.

Faisant sien le souhait des représentants du Ministère d'éviter une nouvelle navette avec le Conseil d'Etat, Monsieur le Président-Rapporteur suggère que la commission reprenne telles quelles les propositions exprimées dans l'avis complémentaire.

Notant que cette suggestion rencontre l'approbation de la commission, Monsieur le Président-Rapporteur s'enquiert sur d'autres observations ou questions qui continueraient à se poser. Cela n'étant pas le cas, il dit vouloir procéder à la rédaction de son projet de rapport.

3. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Suite de l'examen conjoint des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.0.0-2., paragraphe 2)

Art. 3.0.0-2., paragraphe 2

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à une de ses observations précédentes (art. 3.0.0-1.), observation que la commission avait fait sienne. Par voie de conséquence, la stipulation « Sauf disposition contraire expresse, » est également rayée au présent endroit.

Art. 3.0.0-4., paragraphe 1er

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime, sur base de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution, une opposition formelle à l'encontre du règlement grand-ducal prévu pour fixer les « modalités et les conditions de délivrance » de la pièce d'identité des gens de mer. Ce sont plus précisément les « conditions » prévues comme pouvant être fixées par voie de règlement grand-ducal qui l'interpellent.

Prenant acte des explications de la représentante du Commissariat aux affaires maritimes qu'il s'agit en fait, et conformément à la convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, uniquement des modalités de la délivrance qui sont à fixer, la commission supprime les termes superfétatoires « et les conditions ».

En ce qui concerne l'autre observation du Conseil d'Etat dénotant une différence entre le texte du projet de loi et le texte coordonné joint au document de dépôt, la représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise qu'il s'agit d'une erreur qui sera corrigée. Cette observation ne concerne pas directement la commission parlementaire, saisie du seul texte de la future loi.

Art. 3.0.0-5.

Cet article précise que les nouvelles incriminations introduites par le présent dispositif dans la législation sociale ne préjudicient pas les dispositions pénales prévues par d'autres lois et notamment l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Quoique le Conseil d'Etat considère cette disposition comme superfétatoire, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent de la garder pour des raisons de lisibilité, d'exhaustivité, voire de transparence de ce futur dispositif légal à l'égard des gens de mer, d'origine étrangère notamment.

La commission marque son accord au maintien de cet article.

Art. 3.0.0-6.

L'article 3.0.0-6. encadre de manière générale l'application des règles du Code du travail aux gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 1 – Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1er – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois

Section 1re – Age minimum

Art. 3.1.1-1.

L'article 3.1.1-1. reprend la norme A1.1 de la Convention du travail maritime, 2006, qui précise qu'en principe l'âge minimal pour travailler à bord des navires de mer est de 18 ans.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-2.

Lié au précédent article, l'article 3.1.1-2. permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord sans avoir atteint l'âge requis. L'article sanctionne également pénalement l'armateur qui emploie un marin mineur.

Compte tenu de l'opposition formelle du Conseil d'Etat exprimée à l'encontre du premier alinéa, la commission transforme en obligation la faculté prévue pour le commissaire d'ordonner la cessation de l'occupation d'un mineur. Ainsi, les termes « peut ordonner » sont remplacés par le terme « ordonne ».

En supprimant au deuxième alinéa le début de phrase « Sans préjudice de l'alinéa qui précède, », la commission suit également l'avis du Conseil d'Etat concernant ce libellé, car la sanction prévue par cet alinéa est indépendante de la cessation immédiate du travail du marin concerné visée au premier alinéa.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3.

Cet article exige des gens de mer la présentation d'un certificat médical qui atteste leur aptitude à exercer leurs fonctions et que leur embarquement est sans danger tant pour leur propre santé que celle de l'équipage.

Dans l'intérêt de la lisibilité de ce libellé, le Conseil d'Etat estime qu'il serait utile de préciser que cette attestation est valide « à partir de son établissement ». La commission note que c'est l'article 3.1.1-8. qui traite de la durée de validité de ce certificat. Partant, elle juge plus judicieux d'apporter cette précision au niveau dudit article.

Art. 3.1.1-4.

L'article 3.1.1-4. renvoie aux directives à suivre relatives à la conduite de pareils examens médicaux d'aptitude des gens de mer.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-5.

L'article 3.1.1-5. précise qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la « Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée le 7 juillet 1978 » (désignée par l'acronyme STCW) ou conforme quant au fond à ces prescriptions est également accepté aux fins du présent chapitre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge cette référence à la Convention précitée comme superflue car s'agissant d'une norme hiérarchiquement supérieure à la future loi.

La commission décide de maintenir cette première phrase de l'article. Elle partage ainsi l'avis du Commissariat aux affaires maritimes qui considère cette précision comme étant dans l'intérêt de la lisibilité et compréhensibilité de ce dispositif. En effet, les marins visés proviennent habituellement de pays tiers au Luxembourg, voire à l'Union européenne. Bien souvent, ces normes internationales sont les textes de référence pour ces derniers.

Débat :

Madame la Rapportrice remarque que dans ce domaine il existe également une autre convention, appelée *Maritime Labour Convention*, et s'interroge pourquoi celle-ci n'est point évoquée dans le présent contexte.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que la STCW est bien plus ancienne et se limite à fixer des normes minimales de formation des gens de mer, la délivrance des brevets de veille et leur surveillance. C'est elle aussi qui pose les principes en ce qui concerne les certificats médicaux d'aptitude. Ces deux conventions sont complémentaires en ce qu'elles ont un champ d'application différent. La *Maritime Labour Convention* (MLC) se réfère elle-même à la STCW et en reprend même certains points. Ainsi, en ce qui concerne les certificats médicaux, la MLC se limite à préciser que les certificats établis suivant les normes de le STCW sont à accepter.

Art. 3.1.1-6.

Cet article précise que les frais du certificat médical sont à charge de l'armateur et détermine quel praticien est autorisé pour délivrer ce certificat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate « que les auteurs du projet de loi sont *a priori* plus larges dans l'article sous examen en acceptant des médecins, sans spécialisation, avec la seule exigence d'être licenciés ou certifiés (points 1 à 3). La loi nationale est dès lors moins sévère et plus large que la norme internationale hiérarchiquement supérieure. Cependant, il faut souligner que la STCW n'émet à l'endroit de la qualification du médecin qu'une recommandation et non pas une obligation. ».

A l'encontre du point 4 du présent article, le Conseil d'Etat émet toutefois une opposition formelle fondée sur l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ce point prévoit la possibilité de faire accepter un médecin par le commissaire, possibilité dont les modalités et conditions pourraient être précisées par un règlement grand-ducal.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes remarque que les premiers trois points de cet article peuvent être maintenus inchangés. Elle explique que tous les Etats visés sont censés respecter les standards internationaux. Le Luxembourg ne peut se baser à ce niveau que sur le principe de la reconnaissance et confiance mutuelle. Ce n'est pas au Luxembourg de s'ingérer dans la législation et le fonctionnement interne d'autres Etats.

Dans la pratique, le Luxembourg considère ainsi comme autorisés les médecins d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange, les médecins licenciés d'un Etat ayant ratifié la Convention du travail maritime ou encore les médecins qui ont été licenciés par un Etat figurant sur la liste blanche de la STCW et sont habilités par ces Etats à délivrer des certificats médicaux qui répondent aux exigences prévues à la Convention STCW. Les certificats établis par ces médecins sont donc réputés avoir été établis par des médecins qualifiés et suivant les prescriptions posées au paragraphe 7 de la Section A-I/9 du code STCW.

Toutefois, il est possible que certains Etats aient leurs propres spécificités qui vont au-delà de ces standards. C'est à ces spécificités que font référence les termes « suivant la réglementation qui y est applicable ».

Afin de lever l'opposition formelle du Conseil d'Etat, l'oratrice propose de supprimer le point 4.

Débat :

> Suite à des questions de Mesdames Simone Beissel et Lydia Mutsch, il est expliqué que le point 4 a été ajouté afin de tenir compte de l'éventualité qu'un jour au Luxembourg des médecins seraient susceptibles de délivrer pareils certificats d'aptitude à des marins. Le Commissariat n'a cependant jamais été confronté à une telle demande et il est peu probable qu'un jour des médecins soient agréés au Luxembourg en matière maritime.

Madame Simone Beissel, renvoyant à d'autres examens de santé obligatoires spécifiques ayant trait par exemple aux pilotes aériens et qui sont également encadrés par des normes internationales, souligne que tout médecin généraliste agréé au Luxembourg devrait être en mesure d'établir un tel certificat sur base de son honneur professionnel. Il suffit qu'il ait connaissance des critères et standards à appliquer et sur quoi il doit plus particulièrement porter son attention. L'intervenante souhait savoir en quoi consistent ces conditions d'acceptation qui étaient prévues à être fixées par voie de règlement grand-ducal.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer que jusqu'à présent aucun marin n'a demandé un tel examen auprès d'un médecin au Luxembourg. Le Commissariat n'a connaissance d'aucun médecin au Luxembourg qui a exprimé le souhait d'offrir ce service supplémentaire. Ce médecin devrait, par ailleurs, disposer de certains appareils ou installations spécifiques permettant de réaliser certains des tests requis dans le cadre de cet examen d'aptitude. Il ne s'agit précisément pas de remplir simplement un formulaire en fonction de valeurs médicales classiques constatées comme l'âge, le poids, la pression sanguine etc.. En plus, un médecin autorisé pour délivrer ce certificat doit avoir suivi au préalable une formation en médecine du travail voire même du travail maritime et/ou disposer de certaines qualifications particulières pour répondre aux normes afférentes de la STCW. Il ne s'agit nullement d'une question de l'existence ou non au Luxembourg de médecins capables de réaliser de tels examens, mais le Luxembourg devrait également mettre en place tout un système d'agréation et de contrôle de ce/ces médecin(s), sans qu'il y ait un besoin quelconque dans ce domaine au Luxembourg. En général, les marins se font examiner dans les villes portuaires où ils embarquent.

Conclusion :

Monsieur le Président Claude Haagen retient que le point 4 peut être supprimé pour faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-7.

L'article 3.1.1-7. précise quelles indications le certificat médical doit comporter.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa de cet article qui permet de préciser la forme et le contenu du certificat médical par voie de règlement grand-ducal. Il juge inconcevable qu'un règlement grand-ducal puisse déroger à une norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergent.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que les auteurs n'entendaient nullement fixer un autre contenu, mais il s'agissait seulement de pouvoir préciser la forme de ce certificat.

Partant, la commission décide de supprimer les termes « et le contenu ».

Art. 3.1.1-8.

L'article 3.1.1-8. détermine la durée de validité des certificats médicaux.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs ne se sont pas limités à recopier le point afférent de la Convention du travail maritime et exprime deux oppositions formelles face à l'ajout « ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié. ». Cette double condition supplémentaire, en contradiction avec la Convention, étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat demande la suppression de cette possibilité. En outre, les termes « autorité maritime » ne sont point définis dans le dispositif et sont donc également source d'insécurité juridique. Il propose toutefois de préciser les points 1 et 2 par l'ajout des termes « à compter de son établissement ».

Compte tenu des explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, la commission considère l'ajout initial comme non nécessaire et la clarification des points 1 et 2 proposée par le Conseil d'Etat comme utile. La suggestion rédactionnelle supplémentaire du Commissariat est acceptée (« à compter de la date de son établissement »).

Art. 3.1.1-9.

Cet article prévoit une sorte de recours pour les gens de mer qui n'ont pas pu obtenir leur certificat médical ou qui se sont vu imposer des limitations.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, à l'alternative prévue de pouvoir, le cas échéant, également se faire examiner « par un arbitre médical indépendant ». Puisque cette possibilité n'est nullement définie dans le projet de loi, ni dans la Convention du travail maritime, ni ailleurs en droit national, les personnes qui pourraient être considérées comme arbitres médicaux indépendants ne sont pas connues.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que cette formulation a été reprise de la Convention du travail maritime qui, elle-même, doit cependant tenir compte de la diversité des systèmes afférents des Etats membres. Elle propose de remplacer ce bout de phrase par un libellé plus précis et adapté au contexte légistique luxembourgeois : « par toute autre autorité compétente du lieu de délivrance du certificat. ».

Débat :

> Madame Simone Beissel recommande de préciser davantage le libellé proposé. Il devra s'agir d'une « autorité médicale compétente ».
>
> Monsieur Guy Arendt remarque que même en ajoutant ce terme, la formulation alternative proposée reste vague.
>
> La représentante du Commissariat aux affaires maritimes souligne l'importance de maintenir ce bout de phrase, dans l'intérêt de la transparence de la loi modifiée réglant le registre public maritime luxembourgeois à l'égard des concernés. L'idée centrale est de signaler que les gens de mer ont cette possibilité de recours. Elle donne toutefois

à considérer que tous les Etats parties de la Convention ont forcément une autorité médicale compétente pour trancher dans pareils cas, de sorte qu'elle suggère qu'on pourrait, en plus, remplacer les termes « toute autre » par le terme « l' ».

Monsieur le Président conclut que s'il est possible de se référer à une seule autorité médicale compétente pour trancher pareils cas et qui existe forcément dans chaque pays signataire, le terme « compétente » est également superfétatoire.

Madame la Rapportrice rappelle qu'un tel certificat est essentiel pour qu'un marin puisse exercer son métier. Afin d'exclure d'éventuels abus, elle suggère également d'omettre les termes « toute autre ». Une telle formulation donne l'impression qu'il s'agit d'un certificat de complaisance, certificat qui peut être obtenu malgré un refus dès qu'on sait s'adresser à une autre autorité médicale plus tolérante/clémente. Elle préférerait donc qu'on écrive explicitement de quoi il s'agit, d'une procédure de recours contre un refus de délivrance et ceci devant une autorité prédéterminée.

Madame Simone Beissel donne à considérer qu'il s'agit en fait d'un recours gracieux devant une autorité agréée qui était initialement visé par cette notion d'arbitrage. Elle met en garde de vouloir trop s'éloigner de cette formulation initiale. Pour appuyer l'idée initiale, elle suggère de remplacer le terme « compétente » par celui de « agréée ». Cela soulignerait que l'autre médecin devant lequel le marin peut se présenter en cas de refus remplit les critères d'honorabilité requis.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes partage cette mise en garde et cite la formulation initiale « par un arbitre médical indépendant ». Il ne peut s'agir d'un médecin quelconque. Le terme « agréée » est par contre trop précis dans ce contexte particulier.

Conclusion :

Afin d'avancer dans les travaux, Monsieur le Président propose que le Commissariat aux affaires maritimes fasse parvenir une nouvelle proposition de texte à la commission qui tient compte de cette discussion.

Art. 3.1.1-10.

Cet article prévoit une clause d'exception concernant l'exigence de disposer d'un certificat médical valide.

Le Conseil d'Etat se limite à constater que cet article constitue une copie du point 8 de la norme A1.2 de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-11.

L'article 3.1.1-11. traite du cas de figure de l'expiration de la période de validité d'un certificat médical au cours d'un voyage.

Le Conseil d'Etat se limite à constater une différence de libellé par rapport au point afférent de la Convention du travail maritime que cet article reprend.

La commission fait siennes les explications de la représentante du Commissariat aux affaires maritimes. Dans la mesure où les termes « praticien dûment autorisé » sont déjà utilisés à l'article 3.1.1-6., un problème de lisibilité de cet article ne se pose pas et le libellé peut être maintenu.

Art. 3.1.1-12.

Le Conseil d'Etat note que cet article a été recopié de la Convention du travail maritime (Norme A1.-2, point 10) et que cette même exigence apparaît également dans la STCW.

Art. 3.1.1-13.

Le Conseil d'Etat exprime la même opposition formelle à l'encontre du libellé de cet article que celle qu'il avait formulée au niveau de l'article 3.1.1-2.. Partant, la commission apporte le même amendement au présent article.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14. et Art. 3.1.1-15.

Le Conseil d'Etat se limite à noter que ces articles reprennent à la lettre la règle 1.3 « formation et qualifications » de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-16.

Tandis que l'alinéa 1er de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, la formulation du second alinéa suscite une opposition formelle. Cet alinéa renvoie de manière très large à un règlement grand-ducal pour fixer les détails de la disposition générale précédente ayant trait aux conditions de formation professionnelle. Le Conseil d'Etat se heurte au fait que le pouvoir règlementaire ait la possibilité de fixer également les qualifications requises. Il renvoie à la règle 1.3 de la Convention du travail maritime : « les formations et brevets conformes aux instructions ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle ». Il note qu'il est « difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure. ».

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que ce règlement grand-ducal existe déjà,[1] mais traite uniquement de la reconnaissance des brevets, diplômes et autres titres. La partie problématique de la première phrase du deuxième alinéa peut donc être supprimée.

[1] Règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

La commission décide d'amender l'alinéa 2 dans ce sens.

Art. 3.1.1-17.

A cet endroit, le Conseil d'Etat réitère ses observations et ses oppositions formelles déjà formulées à l'endroit de l'examen des articles 3.1.1-2. et 3.1.1-13.. Il s'oppose, en plus, formellement au terme de « fraude » employé au deuxième alinéa, point 3, comme infraction autonome et signale que la référence faite à l'article 58 du Code pénal est erronée car ne concernant pas la présente matière. Il rappelle que l'article 14 de la Constitution exige la précision de l'infraction pénale.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes donne à considérer qu'il importe de maintenir la possibilité d'accorder une dérogation à ces critères de formation professionnelle prescrite pour pouvoir réagir, par exemple, à des situations d'urgence. C'est la raison pour laquelle il a été opté, au premier alinéa, pour la formulation « peut ordonner la cessation immédiate (…) ». Elle propose donc d'amender ce premier alinéa, en évoquant explicitement cette possibilité de déroger.

En ce qui concerne l'autre opposition formelle, elle explique qu'il s'agit de pouvoir sanctionner des personnes qui par un comportement frauduleux ou de la tromperie obtiennent un engagement à une fonction à bord pour laquelle elles ne disposent pas de la formation requise. Cette référence se rapporte, en fait, au « Code pénal maritime ». Il y donc lieu de se référer à la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant ce code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

La commission marque son accord à amender cet article dans le sens expliqué.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18. et Art. 3.1.1-19.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20.

Cet article prévoit que tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin.

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de supprimer le début de phrase de l'alinéa 2 « Sans préjudice des règles (…), » et renvoie à ses considérations générales quant au règlement grand-ducal évoqué par l'alinéa 3 de cet article.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes remarque que ce règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret de marin existe déjà.[2]

[2] Le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

La commission décide de supprimer ledit début de phrase.

Art. 3.1.1-21.

Cet article retient que l'engagement des gens de mer peut être direct, par l'armateur, ou indirect, par une agence externe qui soit se limite à agir comme intermédiaire entre les équipages et l'armateur, soit agit comme employeur. Dans ce dernier cas, le contrat d'engagement n'est pas conclu entre le marin et l'armateur (propriétaire ou exploitant du navire).

Ces agences, appelées communément « *Manning agences* », permettent donc aux entreprises d'armement d'externaliser le recrutement, la formation et la rémunération pour tout ou une partie de leur équipage.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Débat :

Face à cette pratique, Madame la Rapportrice s'interroge sur le contrôle de ces agences de placement pour ce qui est du respect dans la pratique des normes de la législation du travail respective applicable.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes donne à considérer que ces agences doivent être agréées par l'Etat sur le territoire duquel elles sont établies. Ces agences doivent se conformer aux normes internationales, voire nationales en matière de recrutement. Ces normes internationales sont fixées dans la Convention du travail maritime. Si l'Etat où est établi l'agence de recrutement est signataire de la Convention du travail maritime, cet Etat a l'obligation de garantir que ses entreprises se conforment à ces normes et de procéder aux vérifications nécessaires. Le Luxembourg ne dispose pas de telles agences.

Suite à une question afférente de Monsieur Charles Margue, il est renvoyé aux articles qui suivent qui précisent les responsabilités respectives. Il existe, en effet, des Etats non signataires de la Convention du travail maritime dans lesquels pareilles agences sont établies. Pour ce cas de figure plutôt hypothétique, c'est à l'armateur de s'assurer que ces agences respectent quand même les prescriptions de la norme afférente de la Convention du travail maritime, d'informer le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes s'il recourt aux services d'une telle agence et de confirmer que cette agence œuvre conformément à la Convention. S'il a un doute sur le respect de ces normes, le Commissaire peut s'opposer au recrutement de ces gens de mer.

Monsieur Charles Margue insistant pour savoir quelles preuves l'armateur doit fournir et comment le Commissaire les évalue concrètement, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer que jusqu'à présent le Commissariat n'a pas d'expérience pratique pour un tel cas de figure. Les agences auxquelles les armateurs ont eu recours étaient toujours des agences agréées dans des Etats signataires de la Convention du travail maritime. Durant l'actuelle pandémie, par exemple, une telle situation pourrait toutefois se présenter subitement si un navire se retrouve sans

équipage et l'armateur devra trouver une solution sur place en recourant à une telle agence dans un pays non signataire de la Convention.

Art. 3.1.1-22.

Monsieur le Président note que cet article règle plus en détail les relations entre armateurs et services de placement et de recrutement et qu'il vient d'être présenté indirectement lors de la précédente discussion. L'orateur constate que le Conseil d'Etat soulève une question similaire à celle qui vient d'être posée concernant le contrôle du respect par pareils agences établies hors d'Etats signataires de la Convention du travail des normes de cette dernière. Le Conseil d'Etat considère la formulation « par des mesures appropriées » comme source d'insécurité juridique, concède toutefois que cette responsabilité de l'armateur résulte directement de la Convention.

Monsieur le Président note que cet article peut donc être maintenu inchangé.

Art. 3.1.1-23.

L'article 3.1.1-23. traite du cas de figure de la défaillance du service de placement et de recrutement qui a agi en tant qu'employeur de fait ou de droit. *In fine*, les obligations financières et autres obligations reposent sur l'armateur.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère l'alinéa 1er de cet article comme « inutile » car exprimant une évidence.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à maintenir inchangé cet article : La spécificité du secteur maritime rend difficile à déterminer l'employeur. Une multiplicité d'entités (agences de placement, de recrutement, managers) peuvent intervenir dans le recrutement et la gestion du personnel de bord. C'est ainsi que le terme « employeur » n'est jamais utilisé ni dans la Convention du travail maritime de 2006, ni dans la directive 2009/13/CE. La Convention du travail maritime a cherché à canaliser la responsabilité sur une seule personne quel que soit le montage juridique adopté, de sorte que l'armateur a fait l'objet d'une définition particulière.

Dans la réalité, il n'est pas rare que les armateurs tentent de se dédouaner de leurs obligations sociales arguant du fait que seule l'agence est responsable. C'est pourquoi il est important de souligner et de retenir sans équivoque que malgré « l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006 ».

Monsieur le Président apprécie la clarté de ce rappel textuel.

La commission décide de maintenir l'alinéa en question.

***

Luxembourg, le 13 novembre 2020

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

02

Session ordinaire 2020-2021

TO/PR P.V. ECOPC 02

Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 12 novembre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 24 septembre 2020

2. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Retour à l'article 4, Art. 0.3.0-2 (question de langue comparée à d'autres administrations) et à l'article 73, Art. 3.1.1-9 (question de reformulation)

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.1.2-3)

3. Divers (prochaines réunions)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes, M. Claude Wiseler

M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, Mme Annabel Rossi, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 24 septembre 2020

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Retour à l'article 4, Art. 0.3.0-2 (question de langue comparée à d'autres administrations) et à l'article 73, Art. 3.1.1-9 (question de reformulation)

Madame le Rapporteur rappelle que le Commissariat aux affaires maritimes a fait parvenir à la commission, par courriel du 28 octobre 2020, une proposition de **reformulation de l'article 3.3.1-9** qui tient compte de la discussion afférente lors de la réunion du 22 octobre 2020. L'intervenante propose d'examiner ce texte de suite.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes note que cette proposition vise à clarifier les deux éléments critiqués lors de ladite réunion et la cite comme suit :

« **Art. 3.1.1-9.** En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent ~~se faire examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant.~~, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat:

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail. »

Madame le Rapporteur salue ce nouveau libellé comme étant bien plus précis que la disposition initiale, ceci notamment en ce qui concerne la possibilité de recours contre le refus initial.

Monsieur le Président retient que l'article sera **amendé** tel qu'il vient d'être proposé.

Monsieur le Président s'enquiert sur les recherches à effectuer en ce qui concerne, au sein de l'article 4, **l'article 0.3.0-2**.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes confirme avoir consulté le Ministère de la Fonction publique à ce sujet. Le Premier Conseiller de Gouvernement en charge l'informait que, depuis la réforme du statut général des fonctionnaires de l'Etat, le Ministère n'a jamais eu d'autres demandes de dérogation par rapport au **régime des langues** s'appliquant aux fonctionnaires et employés publics. Mettant en garde devant le retard qu'allait prendre cette lettre d'amendement, il leur a également déconseillé de vouloir lancer une enquête à ce sujet auprès de toutes les administrations publiques. Il y aurait, par ailleurs, lieu de préserver le caractère exceptionnel de cette dérogation précise prévue pour le Commissariat aux affaires maritimes.

Débat :

Madame le Rapporteur note que dans sa formulation actuelle la dérogation prévue favorise les francophones au détriment des germanophones. En cas de maintien de cette dérogation, il y aurait impérativement lieu d'accorder cette même faveur au salariat germanophone. Par ailleurs, une telle dérogation est de nature à appauvrir le multilinguisme des administrations luxembourgeoises qui, jusqu'à présent, était et est une spécificité et un atout important de l'Etat luxembourgeois avec son économie très ouverte et œuvrant dans un contexte économique résolument international. Elle donne à considérer que dans le monde maritime l'allemand est également une langue importante et sa maîtrise au Luxembourg est un des avantages du pavillon maritime luxembourgeois.

Monsieur Charles Margue appuie la position de Madame le Rapporteur.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes rappelle que les deux langues principalement employées dans son administration sont le français et l'anglais. Dans le secteur maritime la langue principale est l'anglais. Même avec les clients allemands, la plupart des communications écrites ou orales se font en anglais. A l'étranger, lors de conférences internationales, le Luxembourg est considéré comme pays francophone et intervient en langue française. Ainsi, aux conférences de l'OMI il est recouru à l'anglais et au français, voire au russe et au chinois. L'allemand n'y est pas employé. Dans les réunions internationales, l'allemand n'est utilisé qu'au niveau européen. Pour pouvoir travailler au sein de son administration, la maîtrise du français et de l'anglais est indispensable. Ceci d'autant plus que la législation nationale est fixée en langue française.

Madame le Rapporteur réplique qu'il est une évidence que l'anglais est la langue internationale par excellence et une langue de travail dans de nombreux secteurs économiques, non seulement dans les affaires maritimes. Cependant, c'est précisément dans ce secteur où un grand nombre d'armateurs allemands est actif. Avec ses armateurs, l'Allemagne occupe la troisième position mondiale de la flotte marchande. Négliger l'allemand ne serait pas sage pour le pavillon

maritime luxembourgeois. Sa préoccupation principale est toutefois d'éviter la discrimination des germanophones et de leur permettre également de renoncer, au profit de l'anglais, à une des langues administratives du Luxembourg, tel que cela semble nécessaire à prévoir pour les francophones.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes confirme qu'une grande partie de la flotte marchande du monde est dans les mains d'armateurs allemands. Ceux-ci recourent toutefois également à l'anglais comme principale langue de travail. Il se dit toutefois disposé à recourir à une autre formulation, même si celle-ci restera lettre morte dans la pratique, puisqu'il est impossible de travailler au sein du Commissariat sans connaissance du français.

Madame le Rapporteur insiste que, tel que proposé actuellement, cet amendement consacre une inégalité de traitement, voire une discrimination. A la différence des francophones, les germanophones ne peuvent pas renoncer à une des trois langues administratives du pays.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes remarque qu'il ne s'agit pas d'exclure d'office des germanophones, mais de tenir compte de la réalité linguistique administrative qui exige, en premier lieu, la maîtrise du français et de l'anglais. Il s'agit d'un critère objectif. Même un texte reformulé n'y changera rien.

Monsieur le Président donne à considérer que cet article entend déjà prévoir une exception au régime général des langues qui s'applique à la fonction publique. Le régime général prévoit des connaissances adéquates du luxembourgeois, du français et de l'allemand. C'est en fait la connaissance exigée de l'anglais qui constitue la réelle spécificité de cette administration. Partant, il estime que la préférence manifeste accordée par cette disposition dérogatoire aux francophones ne peut pas servir d'exclure d'office des personnes qui correspondent au profil et maîtrisent, le français excepté, toutes les langues requises et notamment l'anglais. Le choix du candidat à admettre au stage, voir au statut de fonctionnaire de l'Etat, constitue l'étape suivante du processus décisionnel.

Conclusion :

Monsieur le Président retient que l'article 0.3.0-2 est **à reformuler** dans le sens discuté.

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.1.2-3)

Art. 3.1.2-3

L'article 3.1.2-3 traite du contrat d'engagement maritime des gens de mer.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu au point 1 de cet article. Il rappelle « que le pouvoir conféré au Grand-Duc par l'article 36 de la Constitution ne lui permet pas d'étendre ou de

restreindre la portée de la loi, en l'occurrence les dispositions relatives à la preuve des obligations contractuelles prévues par le Code civil. ».

Partant, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de rayer ce renvoi à un règlement grand-ducal.

En plus, ils proposent **d'amender** le point 5 de cet article et ceci sur demande de l'OIT. Il y a lieu de supprimer la fin de phrase ajoutée « sauf à la demande expresse du marin », car non prévue par la Convention du travail maritime à transposer.

La commission marque son accord à la modification et à l'amendement proposés. Puisque ledit amendement n'est pas indiqué dans le tableau synoptique transmis aux membres de la commission, Monsieur le Président demande à ce que le libellé définitif du point 5 soit communiqué aux membres de la commission.

Débat :

Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer qu'il est compliqué de déterminer avec précision combien de contrats d'engagement de marins sont régis par le droit luxembourgeois et combien par d'autres régimes légaux. Il ne dispose pas de chiffres à ce sujet et son Commissariat n'a pas d'accès à ces contrats. Beaucoup d'armateurs frappant pavillon luxembourgeois ne sont pas établis au Luxembourg. Les armateurs qui ont leur siège au Luxembourg ont tendance à opter pour des contrats régis par le droit luxembourgeois. Pareils contrats devraient toutefois représenter moins que la moitié. Souvent le droit applicable est choisi par les « manning agencies » qui recrutent et paient les équipages.

En vue du débat public sur ce projet de loi, Monsieur Charles Margue considère comme utile de disposer de statistiques à ce sujet.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer qu'il devrait inviter chaque armateur à communiquer ses données afférentes au Commissariat. Une telle enquête ne donnera qu'une photo instantanée de la situation, puisque les équipages changent régulièrement. On pourrait procéder par l'intermédiaire du Centre commun de la sécurité sociale, mais ces données ne renseignent que sur l'affiliation des marins et non sur le droit applicable aux contrats d'engagement respectifs. Un marin engagé sous le droit luxembourgeois n'est pas forcément affilié au Centre commun de la sécurité sociale et inversement. Il s'agit de deux domaines du droit différents et non harmonisés au niveau international.

Madame Simone Beissel remarque qu'elle considère également comme utile de disposer des informations statistiques à ce sujet, quitte à les nuancer et les placer dans leur juste contexte. Ces données permettraient aux députés d'apprécier les ordres de grandeur en question et de mieux mesurer l'impact de leur travail législatif. Des données sur le nombre des marins œuvrant sur les navires battant pavillon maritime luxembourgeois seraient également utiles.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes informe qu'actuellement 15 000 marins ont leurs papiers en règle pour pouvoir travailler sur les navires battant pavillon luxembourgeois. A cet instant même quelque 4 000 de ces marins travaillent sur des navires de la flotte marchande maritime enregistrée au Luxembourg.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes tient à préciser que les règles retenues dans le présent projet de loi ne s'appliqueront pas uniquement aux marins engagés sous forme d'un contrat soumis au droit luxembourgeois, mais à tous les marins vivants et travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.1.2-4

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-5

L'article 3.1.2-5 énumère notamment les indications que doit comporter un contrat d'engagement maritime.

Tel que demandé par le Conseil d'Etat, la commission supprime le début de phrase du *paragraphe 1er* (« Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, »).

La commission préfère, par contre, maintenir la précision fournie par l'alinéa 3 du paragraphe 1er qui rappelle que si le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A2.1 de la Convention constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement. Pour le Conseil d'Etat ce rappel est superfétatoire.

Le choix de la commission s'explique par la multitude des acteurs œuvrant dans ce secteur résolument international (armateurs, marins, inspecteurs, etc.). Il est ainsi utile de souligner que sur un navire battant pavillon luxembourgeois, la Convention du travail maritime constitue un socle de normes minimales auquel il est impossible de déroger quelle que soit la loi applicable au contrat.

Le Conseil d'Etat considère également *l'alinéa 2 du paragraphe 2* comme superfétatoire. Cette disposition précise qu'un document écrit de modification n'est pas nécessaire en cas de modification législative, réglementaire, administrative ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une reprise de l'article L. 121-4, paragraphe 4, dernier alinéa, du Code du travail, la commission maintient l'alinéa en question.

La commission **amende** le *paragraphe 3* en faisant droit au Conseil d'Etat qui estime qu'il serait utile de permettre au marin d'établir également le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens et non seulement son existence. Elle insère donc les termes « et le contenu ».

Art. 3.1.2-6

L'article 3.1.2-6 règle la période d'essai que le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir.

Le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15 », vu que le présent article ne s'applique qu'aux contrats d'engagement à durée indéterminée tandis que l'article 3.1.2-15 s'applique aux contrats à durée déterminée.

Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une reprise de l'article 122-8, alinéa 2, du Code du travail auquel renvoie l'article L. 121-5 du Code du travail, la commission maintient lesdits termes. Il s'agit de tenir explicitement compte des contrats à durée déterminée qui deviennent des contrats à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-7 à Art. 3.1.2-16

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-17

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte au fait que *l'alinéa 2* de l'article 3.1.2-17 ne détaille pas de quelle manière l'armateur est tenu d'informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance de poste. En plus, afin d'éviter toute confusion, il y aurait lieu de préciser que sont visés seulement les gens de mer occupés dans ses services sous contrat de travail à durée déterminée.

Partant, la commission décide **d'amender** cet alinéa en insérant, d'une part, les termes « à bord de ses navires » et « qu'il emploie, » et, d'autre part, en ajoutant la phrase suivante : « Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer. ».

Art. 3.1.2-18

L'article 3.1.2-18 règle la période d'essai que le contrat d'engagement à durée déterminée peut prévoir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que la rédaction de cette disposition ne permet pas de convenir d'une période d'essai dans le cadre d'un contrat dont la durée est inférieure à trois mois. Demander une période d'essai pourrait cependant également être dans l'intérêt du marin. Le Conseil d'Etat souligne, en outre, que le Code du travail quant à lui permet une période d'essai pour les contrats à durée déterminée inférieure à trois mois.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes rappellent qu'un contrat d'engagement ne peut être résilié durant la période d'essai minimale de deux semaines. La formulation de cet article avait pour objectif de mettre en place une période d'essai dans le cadre des contrats à durée déterminée, dans le sens du droit commun du travail, c'est-à dire qu'elle soit à la fois proportionnée et utile.

Une durée de l'essai inférieure ou égale au tiers de la durée du contrat leur a semblé être proportionnée.

Prévoir une période d'essai pour des contrats de moins de deux mois leur semble inutile, compte tenu des délais de résiliation à respecter et prévus par l'article 3.1.2-6, paragraphe 5. Seuls les contrats d'une durée supérieure à deux mois et inférieurs à trois mois pourraient ainsi encore être visés pour faire droit à ladite observation du Conseil d'Etat. L'article serait à amender dans ce sens.

Débat :

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, il est précisé que même en cas de résiliation du contrat d'engagement sur haute mer une obligation de rapatriement du marin à charge de l'armateur existe. Sauf en cas de faute grave, le rapatriement peut être à charge du marin. La rupture ne prend effet que dans le port d'embarquement ou de débarquement.

En réponse à des questions afférentes de Madame le Rapporteur, il est confirmé que l'objectif de cet article était notamment d'exclure des abus dans le sens de périodes d'essai excessivement longues. L'article améliore la prévisibilité pour le marin. Ces dispositions remplissent surtout un vide juridique concernant les périodes d'essai des gens de mer. Il s'agit d'un ajout national. La Convention du travail maritime n'exige pas de périodes d'essai. Ces périodes d'essai sont également demandées par les marins. Elles leurs permettent de changer de navire ou d'armateur au prochain port si le nouveau poste ne leur convient pas.

Conclusion :

Monsieur le Président prend acte de l'accord de la commission pour l'**amendement** proposé au paragraphe 1er, points 1° et 2°, de l'article 3.1.2-18.

Art. 3.1.2-19 à Art. 3.1.2-22

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-23 à Art. 3.1.2-28

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser ou à indiquer l'origine de ces dispositions.

Art. 3.1.2-29

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare l'article 3.1.2-29 comme superflu. Il est évident que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le recouvrement du coût du rapatriement. Le Conseil d'Etat se heurte, en outre, à la formulation malencontreuse de cette disposition.

La commission partage l'avis du Commissariat aux affaires maritimes qu'il est mieux de retenir cette « évidence » compte tenu du caractère particulier du droit

maritime. Elle juge toutefois comme pertinente la proposition de **reformulation** exprimée par le Conseil d'Etat et la reprend (« L'armateur a le droit de recouvrer […] »).

Art. 3.1.2-30 et Art. 3.1.2-31

Ces articles, qui correspondent aux points 5 et 6 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime, n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-32

L'article 3.1.2-32 correspond au point 9 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime. Il prévoit qu'une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être tenue à bord et mise à disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu, comme cela figure dans d'autres articles, d'ajouter les termes « ou du moins en anglais ».

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes soulignent que ladite proposition ne peut pas être suivie à la lettre. Un tel ajout reviendrait à assouplir cette condition minimale prévue par la Convention du travail maritime qui ne se réfère pas à la langue anglaise.

L'objectif de cette disposition est la protection du marin. Celui-ci doit être informé de ce droit dans une langue de sa connaissance, en général la langue du navire. Recourir à la conjonction « ou » donnerait une alternative moins protectrice du marin. Ajoutées de cette manière, il serait probable que dans bien des cas ces dispositions ne soient mises à disposition qu'en langue anglaise. Procéder à cet ajout par le terme « et » serait par contre envisageable. La charge supplémentaire ainsi imposée à l'armateur ne serait pas excessive, compte tenu du fait qu'une traduction anglaise de ces dispositions nationales se trouverait facilement.

Monsieur le Président partage la position du Commissariat aux affaires maritimes, note que la commission est du même avis et propose d'**amender** cet article dans ledit sens.

Art. 3.1.2-33

L'article 3.1.2-33 correspond au point 2 de la norme A2.5.2 « Garantie financière » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-34

L'article 3.1.2-34 exige la mise en place d'une garantie financière par l'armateur destinée à assister les marins abandonnés.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Il rappelle que cette matière a trait à la liberté du commerce, réservée par l'article 11 de la Constitution à la loi.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise qu'un tel règlement grand-ducal existe déjà. Il date du 3 avril 2020 et fixe la forme de la garantie financière. Ce règlement ne dit mot sur les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Cet ajout peut donc être supprimé.

La commission marque son accord à l'**amendement** proposé et supprime ladite fin de phrase.

Pour ce qui est de la question soulevée par le Conseil d'Etat qui, dans un contexte international, est visé par les notions de « partenaires sociaux », les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent qu'il s'agit, actuellement, de la Fedil *Shipping* pour les armateurs et des syndicats OGBL et LCGB pour le salariat.

Débat :

En réponse à des questions de Madame le Rapporteur, il est précisé que le règlement grand-ducal du 3 avril 2020 a définit la garantie financière comme devant être une assurance de protection et d'indemnisation maritime. Il s'agit en quelque sorte d'une assurance responsabilité civile du secteur maritime qui couvre ce genre de risques. Elle a été créée en Angleterre au 17ème ou 18ème siècle sous forme d'une mutuelle des armateurs. Aujourd'hui, il s'agit d'un groupe international, le P&I Group basé à Londres, qui regroupe plusieurs assureurs P&I qui eux assurent 80% de la flotte mondiale. Certains de ces assureurs ont choisi le Luxembourg pour leur siège européen.[1] Le Brexit pourrait en amener d'autres à s'installer au Luxembourg.

Afin de préserver le caractère général de cette disposition et de ne pas exclure l'éclosion de nouvelles associations ou fédérations dans ce domaine, les auteurs n'ont pas opté pour une indication nominative des partenaires sociaux.

Les conventions collectives signées pour le secteur maritime par lesdits acteurs sociaux s'appliquent à l'ensemble des marins occupés sur les navires battant pavillon luxembourgeois.

Le présent article s'applique également aux navires de croisière commerciaux enregistrés au Luxembourg. Actuellement, toutefois le registre maritime du Luxembourg ne comporte pas des navires à passager ou des navires de croisière.

Art. 3.1.2-35 à Art. 3.1.2-46

[1] *The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association* et *West of England Ship Owners Mutual Insurance Association*

Ces articles n'appellent pas d'observation particulière de la part du Conseil d'Etat qui se limite à les paraphraser ou à en indiquer l'origine dans la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.2-47

L'article 3.1.2-47 énumère des obligations générales du marin.

La disposition que le marin doit exécuter son travail avec « soin, probité et conscience […] dans le respect […] usages en vigueur », suscite une opposition formelle de la part du Conseil d'Etat. Dans son avis, celui-ci rappelle qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi et renvoie à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. Il critique de surcroît le manque « de précisons quant aux usages en vigueur » et l'insécurité juridique induite par cette disposition.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes soulignent que cet article est une reprise à droit constant de l'article 88 de la loi précitée du 9 novembre 1990, qui renvoyait déjà aux usages. Ils expliquent que les usages sont synonymes de coutume et donc une source du droit non écrit. Parler d'insécurité juridique à leur sujet revient à remettre en cause la coutume comme source du droit. L'article 1134-1 du Code civil se réfère directement « aux usages ». Il en va de même de l'article 1135 du Code civil.

Concernant les principes applicables à l'exécution du contrat de travail, la loi précitée du 9 novembre 1990 renvoie déjà à la coutume. Il s'agit donc d'une coutume *secundum legem*, qui a la même valeur que la loi. Le Code du travail y renvoie également à l'article L. 224-3, point 3, lettre b, et à l'article L. 533-13, point 4.

Débat :

Madame le Rapporteur doute que le Conseil d'Etat, en exprimant cette opposition formelle, ait simplement ignoré que la coutume soit une source à part entière du droit, mais elle suppose qu'il s'est opposé au recours à cette formulation standard dans ce contexte précis.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes remarque qu'il leur semble impossible de définir avec précision les usages respectivement en vigueur sur le lieu de travail du marin. Il leur est impossible de savoir à l'avance ce qui sera d'usage sur tel ou tel navire. Les marins, qui changent de navire, devront respecter ces usages de travail qui sont susceptibles de diverger de navire en navire. Cette disposition a forcément été rédigée de manière générale. Egalement dans d'autres contextes de travail des façons de faire constantes, acceptées et pratiquées par tous et non contestées, donc des usages, ont été déclarées comme étant une coutume et obligatoire par des juges sans qu'elles aient été fixées dans un règlement ou un écrit quelconque.

La question de Monsieur le Président, si cette formulation est également employée dans la Convention à transposer, est répondue par la négative. Cette disposition est issue de la loi existante et précitée du 9 novembre 1990 et à modifier.

Monsieur le Président doute néanmoins que l'argumentation présentée puisse amener le Conseil d'Etat à lever sa double opposition formelle.

Madame Simone Beissel renvoie au contraste entre la grande précision de nombreuses autres dispositions précédentes du projet de loi et l'extrême généralité de cette phrase, source d'insécurité juridique. A son avis, l'ajout d'une précision supplémentaire, comme « sur le navire où le marin est affecté ; », pourrait suffire à donner satisfaction au Conseil d'Etat. Il ne peut être nié que cette disposition est très vague. Elle suggère que les auteurs de cette disposition s'informent auprès du Conseil d'Etat à ce sujet.

Conclusion :

Monsieur le Président fait sienne la suggestion de Madame Simone Beissel et décide de **revenir sur cet article** lors d'une prochaine réunion.

Art. 3.1.2-48 à Art. 3.1.2-59

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-60

L'article 3.1.2-60 reprend le droit commun du licenciement (article L. 124-11, paragraphes 1ers à 4, du Code du travail).

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique que cet article ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. Il rappelle que dans le droit commun du travail, c'est le lieu du travail qui est déterminant. Dans le présent contexte, il serait cependant utile de préciser la compétence territoriale des juridictions et d'indiquer quels sont les critères de rattachement à prendre en compte.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que le droit international privé a mis en place des principes qui fixent la compétence internationale dans le cadre d'un contrat de travail. Dans le contexte européen cette compétence est fixée par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ainsi que par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui y est associée. En dehors du cadre européen, la détermination des juridictions compétentes se fait par extension à l'ordre international des règles territoriales internes.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent donc de suivre l'avis du Conseil d'Etat. Par voie d'amendement, il y aurait lieu d'**insérer un article** supplémentaire (Art. 3.0.0-4) parmi les articles préliminaires du présent livre. Cet article déterminera la compétence territoriale interne du juge luxembourgeois et reprend à cette fin les critères afférents dudit règlement européen. Les articles subséquents seraient à renuméroter.

En réponse à une question afférente de Madame le Rapporteur, il est donné à considérer que la Convention de Montego Bay ne s'applique pas à ce genre de contentieux et les critères de rattachement dépendent des différents Etats pavillon. En ce qui concerne les relations de droit privé et les litiges afférents, le navire n'est pas considéré comme constituant une partie du territoire de l'Etat pavillon.

Monsieur le Président note que cet article donnera lieu à l'**amendement** exposé ci-avant.

Art. 3.1.2-61 et Art. 3.1.2-62

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-63

Quoique sans observation du Conseil d'Etat, Madame le Rapporteur note que l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, traite de la fin du contrat d'engagement maritime en cas de décès du marin et souhaite savoir si les dispositions de prévoyance prévues pour la famille en deuil sont également d'application lors d'un décès non survenu sur le lieu ou en période du travail. Madame le Rapporteur obtient confirmation que cette disposition vise de manière générale le décès du marin sous contrat. Ce décès ne doit pas être directement lié au travail, comme suite, par exemple, à un accident du travail, toute autre hypothèse est couverte. L'assurance P&I de l'armateur couvre ce risque.

Art. 3.1.2-64 à Art. 3.1.6-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 2 – Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1er – Durée du travail

Art. 3.2.1-1

L'article 3.2.1-1 détermine le champ d'application du chapitre 1er, réglant la durée du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à renvoyer à ses considérations générales concernant le champ d'application du projet de loi.

La commission renvoie à la discussion afférente lors de sa réunion du 8 octobre 2020.

Section 1ère – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2 à Art. 3.2.1-10

Dans l'avis du Conseil d'Etat, les articles 3.2.1-2 à 3.2.1-10 ne suscitent pas d'observation particulière.

Art. 3.2.1-11

L'article 3.2.1-11 prévoit les cas dans lesquels la durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi vont plus loin que le point 14 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime en ajoutant quatre cas où un tel dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail deviendrait possible. Le Conseil d'Etat note qu'en cas de conflit à ce sujet, la Convention du travail maritime pourra être invoquée par le marin. Par conséquent, le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle la suppression des points 3 à 6.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat. Les points à supprimer sont issus de l'article 92 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Ces points étaient initialement prévus par la convention n° 109 de l'OIT, mais qui n'est jamais entrée en vigueur.

Monsieur le Président note que ces quatre points sont à omettre.

Art. 3.2.1-12

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-13

L'article 3.2.1-13 prévoit l'affichage d'un tableau à bord précisant l'organisation du travail à bord.

La commission note que c'est à juste titre que le Conseil d'Etat donne à considérer que la référence faite, au point 2, au nombre maximal d'heures de travail est superfétatoire. Partant, elle décide de supprimer les termes « maximal d'heures de travail ou le nombre ».

Art. 3.2.1-14 et Art. 3.2.1-15

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-16

L'article 3.2.1-16 prévoit les sanctions qui s'appliquent en cas d'inobservation des limites maximales de durée de travail fixées ou des dispositions sur la tenue des registres des heures et de l'organisation du travail à bord.

Pour des raisons de cohérence rédactionnelle, le Conseil d'Etat recommande d'aligner la terminologie employée au point 1 à celle employée au niveau de

l'article 3.2.1-5. Par conséquent, la commission **remplace** la formulation « au-delà des limites maximales de durée de travail » par les termes « sans respecter les heures de repos minimales ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande, en plus, de renoncer au renvoi à des règlements grand-ducaux d'exécution prévu par ce point. A ce sujet, la commission fait droit aux explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qui soulignent que ce renvoi doit être **maintenu**, car la convention collective du 14 février 2020, qui fixe les heures minimales de repos, a été déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 3 avril 2020.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se réfère encore à ses observations formulées à l'endroit de l'article 3.2.2-6 *in fine*. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes donnant à considérer qu'une différence entre ces peines existe également dans le Code du travail, la commission ne juge **pas** utile d'aligner les sanctions entre l'article 3.2.1-16 et 3.2.2-6.

3. Divers (prochaines réunions)

Monsieur le Président informe sur l'ordre du jour prévisible des prochaines réunions.

***

Luxembourg, le 21 avril 2021

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

03

Session ordinaire 2020-2021

TO/PR P.V. ECOPC 03

Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 19 novembre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.2.2-1) et retour éventuel à l'article 73, Art. 3.1.2-47

2. Divers (prochaines réunions)

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, Mme Chantal Gary remplaçant Mme Semiray Ahmedova, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Claude Wiseler

M. Robert Biwer, Mme Annabel Rossi, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Monsieur le Président rappelle que le Commissariat aux affaires maritimes vient de faire parvenir une proposition d'amendement[1] visant à tenir compte des objections de la commission à l'encontre de l'écriture actuelle du nouvel ***article 0.3.0-2***.[2] Il propose donc de commencer par l'examen de ce nouveau libellé.

Une des représentantes du Commissariat aux affaires maritimes lit et commente l'article reformulé comme suit :

« **Art. 0.3.0-2.** (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation au point b du paragraphe 1er du prédit article, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour ~~l'allemand~~ la langue remplacée. »

Ce nouvel article introduit la possibilité pour les employés de l'Etat de déroger au régime des langues en vue de leur fonctionnarisation. Cette dérogation vise à tenir compte du fait que ces employés dans leur communication avec les administrés du secteur maritime doivent recourir à l'anglais et au français. Ils participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'OMI ou encore l'OIT, qui se tiennent généralement en anglais et en français. Dans ce contexte, une connaissance adaptée de l'anglais est impérative. Par pragmatisme, cette disposition permettra aux employés de l'Etat de remplacer l'allemand, langue peu utilisée

[1] Par courriel, le 17 novembre 2020.
[2] Voir discussion lors de la réunion du 8 octobre 2020.

au quotidien, ou bien le français et ceci par soucis d'équité, par l'anglais. En vue de sa fonctionnarisation, un employé pourra donc avoir à démontrer qu'il a une connaissance adaptée de l'anglais, du luxembourgeois et, au choix, soit du français soit de l'allemand, sans qu'il ne doive prouver ses connaissances dans l'autre de ces deux langues, parmi lesquelles il peut choisir. Le niveau de connaissance de chacune des langues correspond à celui normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

Madame le Rapporteur, Lydia Mutsch, signale qu'elle peut s'accommoder de ce nouveau libellé puisqu'il vise à tenir compte de sa critique exprimée à l'encontre de ce nouvel article dans sa teneur initiale, critique qui n'était pas celle du Conseil d'Etat.

Constatant qu'aucune autre observation ne semble s'imposer, Monsieur le Président remarque qu'il s'agit de toute manière d'un amendement à soumettre au Conseil d'Etat qui s'était formellement opposé à cet article.

*

Monsieur le Président invite la représentante du Commissariat aux affaires maritimes d'exposer également leur proposition de reformulation visant l'***article 3.1.2-3***. Celle-ci explique que la suppression proposée vise à faire droit à une demande afférente de l'Organisation internationale du travail (ci-après désignée par l'acronyme OIT). L'oratrice cite le bout de phrase à supprimer. Le point 5° de cet article se lirait donc comme suit :

« 5~~.~~ pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire qui constate la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative par exemple à la qualité du travail ou au salaire ~~sauf à la demande expresse du marin~~. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin. ».

La suppression proposée ne suscitant pas d'observation particulière, Monsieur le Président retient que ce point sera amendé tel que proposé.

*

Comme suite à une discussion afférente lors de la précédente réunion, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes énumère une série de chiffres indiquant l'affiliation de marins auprès du Centre commun de la Sécurité sociale (1148 au Luxembourg ; 3829 auprès d'un assureur privé, les autres auprès de leur sécurité sociale nationale respective).

Monsieur le Président invite l'intervenant à faire parvenir cette ventilation à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, ci-après désignée par « la commission ».

Débat :

Madame Simone Beissel s'interroge si cette diversité d'assureurs n'est

pas source de difficultés d'application pratique de certaines dispositions spécifiques, par exemple en matière de congé parental. Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes explique qu'au bord des navires cette diversité de régimes qui s'appliquent est classique. Depuis toujours, une multitude de contrats de travail se côtoyaient et par conséquent des divergences concernant le salaire social minimum payé ou de couverture sociale, également en fonction du champ d'application des conventions internationales. L'intervention des compagnies d'assurances privées s'explique par le fait que pour certains marins ni le Luxembourg, ni leur pays de résidence n'est compétent en matière de sécurité sociale, tandis qu'une obligation légale d'une assurance sociale minimale de ces marins existe. Le congé parental ne sera ainsi pas ouvert à tous les marins œuvrant sur des navires battant pavillon maritime luxembourgeois, mais seulement à ceux qui cotisent au régime de sécurité sociale luxembourgeois. Dans le temps, en vertu du Code du travail, il fallait, en effet, également travailler sur le territoire luxembourgeois.

*

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.2.2-1) et retour éventuel à l'article 73, Art. 3.1.2-47

Monsieur le Président recommande de se référer désormais au ***tableau synoptique*** transmis le 6 octobre 2020 à la commission.

Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de recréation

Section 1 – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1

La commission marque son accord à l'amendement proposé, qui tient compte d'une suggestion d'ordre rédactionnel du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.2.-2 à 3.2.2-5

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-6

Compte tenu des explications d'une représentante du Commissariat aux affaires maritimes la commission ne fait pas droit à l'amendement suggéré par le Conseil d'Etat, mais se limite à reprendre une proposition d'ordre rédactionnel.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Articles 3.2.2-7 à 3.2.2-8

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-9

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes signale que, contrairement à ce qui est indiqué dans le document de travail transmis à la commission, les auteurs du projet de loi entendent désormais faire droit à l'opposition formelle exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat. L'opposition du Conseil d'Etat se fonde sur l'article 14 de la Constitution qui aurait comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination. Parmi ces trois articles qui composent la présente section, il y a donc lieu de se référer directement à l'article effectivement visé – concrètement, il s'agit de l'article 3.2.2-7.

Monsieur le Président salue que le Commissariat aux affaires maritimes renonce vouloir faire front au Conseil d'Etat sur un tel point. Il retient que l'article est **à amender** tel qu'il vient d'être précisé.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10

Compte tenu des explications d'une représentante du Commissariat aux affaires maritimes, la commission ne fait pas droit à l'avis du Conseil d'Etat qui considère superfétatoire ce rappel sur l'application de la loi luxembourgeoise.

Articles 3.2.2-11 à 3.2.2-19

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-20

Monsieur le Président remarque que la formulation de cet article a suscité une opposition formelle dans l'avis du Conseil d'Etat qui renvoie à l'article 11, paragraphe 5 de la Constitution.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes propose d'amender cet article en reprenant la formulation afférente du Code du travail.

La commission marque son accord au libellé proposé.

Art. 3.2.2-21

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-22

Compte tenu de l'imprécision de cet article qui fixe le régime répressif qui s'applique aux infractions à la présente section, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement.

Monsieur le Président note que l'amendement proposé est en accord avec celui proposé au niveau de l'article 3.2.2-9 et qu'il rencontre l'assentiment de la commission.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23

Compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat et afin de lever tout doute quant au champ d'application de cette disposition, le Commissariat aux affaires maritimes propose d'ajouter les termes suivants au *paragraphe 1er* « s'ils répondent aux exigences desdits articles. ». Il suggère également à la commission de préciser dans ce sens le commentaire qui sera joint à cet article amendé.

A l'encontre du *paragraphe 3*, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle en rappelant l'article 11, paragraphe 2 de la Constitution. Pour répondre à cette opposition formelle, il est proposé de supprimer les termes « de sexe masculin ».

En outre, afin de répondre à une préoccupation exprimée par les armateurs et ayant trait à l'organisation pratique de cette disposition, un amendement est proposé qui consiste dans l'insertion de la précision suivante : « qu'après concertation avec l'armateur et au plus tôt » et l'ajout de la phrase que « Le cadre de la concertation entre le marin et l'armateur est précisée *[sic !]* par règlement grand-ducal ou convention collective. ».

Débat :

Monsieur le Président critique la formulation de la phrase ajoutée comme déplacée dans le contexte d'une matière réservée à la loi. Le règlement grand-ducal ne saura que fixer les modalités pratiques de cette concertation prévue par la loi.

Madame le Rapporteur partage l'observation de Monsieur le Président et tient à ajouter que cette concertation proposée à insérer ne saura pas être interprétée comme une porte ouverte pour déroger à un droit social prévu par le législateur – en l'occurrence le congé parental. C'est la raison pour laquelle l'intervenante doute que dans leur formulation actuelle ces ajouts puissent trouver l'accord du Conseil d'Etat.

Suite à des questions afférentes de Madame le Rapporteur, il est expliqué que

a) la précision proposée à supprimer avait été ajoutée par les auteurs dans la présomption que la femme marin ayant accouchée ne serait de toute manière plus à bord au moment du début de son congé parental ;

b) suivant la loi luxembourgeoise le congé parental est automatiquement pris suite au congé de maternité. La concertation prévue ne vise que le point de départ du premier congé parental. Une telle possibilité de discuter du début de ce congé dans le secteur maritime existe dans la loi belge ;

c) cette flexibilité est requise compte tenu de la spécificité de ce secteur. Un navire sur haute mer peut difficilement faire marche arrière pour rejoindre le prochain port afin de permettre à un de ses marins d'entamer immédiatement son congé parental. Il doit, en plus, s'agir d'un port, où le marin concerné puisse être remplacé. Sans ce minimum de flexibilité, le navire risquerait, au pire des cas, être immobilisé pendant des semaines, si cette personne occupe une fonction essentielle.

Monsieur le Président interjette que cette concertation entre l'armateur et le marin, peu importe comment elle sera formulée, ne saura fixer des conditions contraires à la loi.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes rassurent que l'objectif de cette concertation est, notamment, de garantir que le marin concerné informe à temps son armateur de la grossesse de sa femme afin que le congé parental, auquel il a bien évidemment droit, puisse être organisé bien au préalable afin d'éviter les inconvénients qu'ils viennent d'évoquer. Il s'agit de concilier les intérêts divergents des deux parties.

Monsieur le Président retient que, à la différence à ce que laisse sous-entendre la formulation proposée de cet ajout, il ne s'agit que de se concerter sur les modalités pratiques de l'organisation du début du congé parental du marin concerné.

Madame le Rapporteur insiste à voir reformulé ce passage dans le sens qui vient d'être exposé. Il s'agit d'écarter tout doute quant à la possibilité de pouvoir abuser de cette concertation pour contourner les dispositions luxembourgeoises en matière de congé parental. Une naissance n'est pas un évènement subit et imprévisible. Informé à l'avance, l'armateur devrait aisément pouvoir organiser la relève du marin sollicitant son congé parental.

Madame Simone Beissel donne à considérer que l'idée même de la concertation au préalable comporte l'idée que l'armateur puisse s'opposer au début initialement demandé du congé parental, lorsque les « besoins du service s'y opposent ». Elle recommande aux auteurs de cette disposition, de se concerter au préalable avec la commission compétente du Conseil d'Etat afin d'éviter une opposition formelle à l'encontre de cet amendement. Compte tenu de ce domaine spécifique, cet ajout devrait toutefois être compréhensible.

Conclusion :

Monsieur le Président note qu'en tout état de cause les termes « Le cadre » dans la phrase à ajouter au paragraphe 3 sont à remplacer par les termes « Les modalités ». Il y aurait en plus lieu de préciser, éventuellement au niveau du commentaire de ce paragraphe, que ni la convention collective ou, le cas échéant, le règlement grand-ducal ne

sauront enfreindre les dispositions légales en matière de congé parental. L'orateur partage la suggestion de Madame Simone Beissel de se concerter à ce sujet au préalable avec le Conseil d'Etat.

Chapitre 3 – Les salaires

Art. 3.2.3-1

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales et demande à ce que le champ d'application des marins visés par cette disposition soit harmonisé ou bien précisé.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de dresser un état des lieux de tous les articles ayant trait à cette même observation générale et faire droit à l'avis du Conseil d'Etat en uniformisant la formulation employée pour cerner le champ d'application respectif.

Partant, Monsieur le Président note que, en ce qui concerne la formulation exacte à employer, cet article est tenu en suspens.

Section 1 – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 2 – Droit à la rémunération

Articles 3.2.3-3 à 3.2.3-7

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-8

La commission marque son accord à la proposition de préciser le début du deuxième alinéa, tel que proposé par le Commissariat aux affaires maritimes en réaction à une observation afférente du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-9

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 3 – Calcul et paiement

Articles 3.2.3-10 à 3.2.3-12

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-13

La commission marque son accord à la reformulation proposée par le Commissariat aux affaires maritimes en réaction à une observation afférente dans l'avis du Conseil d'Etat.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14

L'article 3.2.3-14 prévoit des salaires minima.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article en raison de l'insécurité juridique créée par un libellé qui manque de clarté.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que la formulation de ce libellé vise à traduire une réalité complexe. La législation actuelle pose le principe que tout marin qui navigue sous un pavillon luxembourgeois doit être payé au salaire social minimum luxembourgeois. Ce texte n'a jamais été suivi dans la pratique. Les salaires versés s'orientent à ceux d'application dans le pays d'origine du marin, même si sur le navire les marins en question exercent les mêmes tâches. Cette problématique fut l'objet d'ample discussions entre partenaires sociaux pour parvenir à la solution désormais proposée. Le constat partagé était que le niveau d'un salaire social minimum s'oriente au niveau du coût de la vie dans l'Etat respectif. Un autre principe admis concernant la fixation des salaries était, d'une part, celui de la liberté contractuelle et, d'autre part, celui de la nécessaire fixation de certains minima en-dessous desquels un salaire est à qualifier comme inadmissible. Il est évident que pour un marin résidant au Luxembourg ou si la loi lui applicable est le droit luxembourgeois, le salaire social minimum luxembourgeois s'applique. Il s'agissait donc de fixer une norme minimale pour toutes les autres catégories de marins, d'où la référence, critiquée comme « nébuleuse », « aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. ». Deux références concernant ces salaires existent au niveau international, le standard du Bureau international du travail (BIT) et le standard de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)[3].

Afin d'écarter ladite opposition formelle du Conseil d'Etat, le Commissariat aux affaires maritimes propose de préciser que ce montant sera fixé par « règlement grand-ducal ou conventions collectives » s'orientant aux recommandations internationales. Cette tournure s'inspire de la loi française qui renvoie à un décret pour fixer ces rémunérations internationales.

Idéalement une convention collective serait déclarée d'application générale dans le secteur qui rend obligatoire les minima posés par l'ITF qui sont plus élevés que ceux du BIT. Il s'agit également d'éviter de s'exposer au reproche d'être un pavillon de complaisance.

Les auteurs recommandent de ne pas opter pour l'inscription de ces minima dans la loi, afin d'éviter de devoir emprunter la lourde procédure d'une modification législative à chaque adaptation de ces montants par l'ITF.

[3] En anglais: ***I**nternational **T**ransport Workers' **F**ederation (ITF)*

Il est souligné que le Conseil d'Etat, comme la Chambre des Salariés, ne remet pas en question l'argumentation que le salaire doit être lié au coût de la vie dans le pays de résidence du marin.

Débat :

Suite à une question de Monsieur le Président, il est précisé qu'au Luxembourg le secteur maritime ne dispose pas de grilles de salaires fixées par convention collective.

Madame le Rapporteur souligne que la fixation de salaires minima décents pour tous les marins est l'un des points cruciaux pour la réputation du pavillon maritime luxembourgeois sur la scène internationale. Elle insiste à savoir qu'est-ce que les partenaires sociaux du secteur maritime revendiquaient à ce sujet.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise que la revendication initiale des syndicats était d'appliquer le salaire social minimal à tous les marins travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois, indépendamment de leur origine. Les armateurs détaillaient l'irréalisme de cette revendication. Au fil des discussions un consensus s'est formé, consensus qu'essaie de traduire le libellé actuel du présent article. La promesse ferme donnée aux représentants du salariat était, en effet, que le Luxembourg n'allait pas fixer des minima inférieurs aux standards de l'ITF, nettement plus élevés que ceux du BIT. Cette disposition peut être qualifiée comme un « Sécherheetsnetz » excluant que les salaires versés sur les navires du pavillon maritime puissent se situer en-dessous des minima fixés par l'ITF.

Il est ajouté que les partenaires sociaux ont été invités à compléter et à préciser leur convention collective dans ce sens, ce qui appuierait la présente disposition dans le projet de loi. Jusqu'à présent une telle adaptation fait défaut.

Madame le Rapporteur tenant à savoir comment il sera garanti qu'une telle disposition ne reste pas lettre morte, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes explique que, pour tout navire immatriculé au Luxembourg, les sociétés de classification vérifient si le navire est conforme à la législation luxembourgeoise. Ainsi, en début de la procédure un certificat « MLC »[4] est établi. Par la suite, un réseau d'inspecteurs est en charge des contrôles. Le réseau est organisé de manière à ce que, en principe, chaque année tout navire battant pavillon maritime luxembourgeois est visité par un de ces inspecteurs. Celui-ci, sur base d'une « check list » établie par le Commissariat aux affaires maritimes, vérifie non seulement les aspects techniques, mais également documentaires. Cet inspecteur procède également à des entretiens avec des marins et vérifie, d'une part, que les salaires sont effectivement versés et, d'autre part, leur niveau. Les Etats ports sont également autorisés à effectuer de telles inspections. En outre, l'ITF peut également effectuer des inspections spontanées à bord.

Par ailleurs, les marins peuvent réclamer directement à ce sujet auprès

[4] *Maritime Labour Convention* (MLC)

du Commissariat aux affaires maritimes qui, en présence d'une telle plainte, vérifie le salaire versé par l'armateur et intervient auprès de ce-dernier s'il s'avère que le salaire est en-deçà du minimum fixé par l'ITF.

Conclusion :

Doutant que l'amendement proposé satisfasse aux exigences du Conseil d'Etat, Monsieur le Président recommande que le Commissariat aux affaires maritimes consulte le Conseil d'Etat sur la nouvelle teneur de ce libellé. Ceci au préalable de sa seconde saisine, afin d'éviter que celui-ci soit obligé de maintenir son opposition formelle. L'article est donc tenu **en suspens**.

Articles 3.2.3-15 et 3.2.3-16

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations formulées à l'encontre de l'article précédent et s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, également à l'article 3.2.3-16.

Monsieur le Président renvoie à son tour à sa conclusion précédente et décide de tenir ces articles **en suspens** en attente d'une clarification au préalable avec le Conseil d'Etat concernant les amendements suggérés.

Art. 3.2.3-17

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table

Section 1 – Logement et loisirs

Articles 3.2.4-1 et 3.2.4-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-3

L'article 3.2.4-3 concerne les logements à bord mis à disposition des gens de mer.

L'avis formulé par le Conseil d'Etat à l'encontre de cet article se caractérise par une double opposition formelle visant son paragraphe 2, pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Débat :

Monsieur le Président suggère de préciser le nombre de 200 par l'indication de l'unité de mesure.[5] Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes mettent toutefois en garde de fournir dans ce

[5] « … les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque … »

contexte cette précision puisque différentes unités sont employées pour mesurer la jauge brute d'un navire. En l'occurrence, il s'agit en tout état de cause de navires de petite taille.

Madame le Rapporteur s'interroge sur le respect du principe de la hiérarchie des normes par le présent article, même reformulé, puisqu'il permet d'accorder des exemptions aux normes internationales pour ces navires de petite taille.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède qu'il n'est pas possible d'enfreindre des normes minimales internationales par des dispositions nationales moins exigeantes, ces normes nationales peuvent toutefois poser des standards plus élevés que ce qui a été fixé au niveau international. Dans le présent cas, en incluant les navires à tonnage inférieur, le législateur luxembourgeois va plus loin dans la protection du personnel à bord et ces exemptions possibles ne concernent que cette catégorie de navires ne dépassant pas une jauge brute de 200. La convention MLC n'exige une telle conformité aux dites normes minimales que pour des navires à partir d'une jauge brute de 500.

Comme suite à une question afférente de Madame Simone Beissel, il est expliqué que, dans les ports, ces navires certifiés conformes bénéficient d'une présomption de conformité aux normes concernant la vie à bord. Cette présomption n'exclut pas des inspections à bord, si les autorités du port ont un quelconque doute raisonnable à ce sujet. Les armateurs n'exprimaient aucune opposition à cette extension du champ d'application du dispositif légal.

Conclusion :

La commission marque son accord à l'amendement suggéré par le Commissariat aux affaires maritimes en réaction à une observation afférente dans l'avis du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.4-4 à 3.2.4-6

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-7

L'article 3.2.4-7 sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article.

Débat :

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes disent ne pas comprendre l'argumentation du Conseil d'Etat, qui dit réitérer son opposition formelle déjà exprimée à l'encontre de l'article 3.2.4-3. Partant, ils admettent que l'amendement de l'article 3.2.4-3 permettra au Conseil d'Etat de lever également la présente opposition formelle.

Madame le Rapporteur recommande aux représentants du Commissariat aux affaires maritimes de clarifier également ce point au préalable avec le Conseil d'Etat.

Conclusion :

Monsieur le Président note qu'en attendant également cet article est tenu **en suspens**.

Section 2 – Alimentation et service de table

Articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Débat :

Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur et concernant l'article 3.2.4-8, il est précisé que la nourriture de base et l'eau à bord sont gratuitement mis à disposition des marins et ces frais ne peuvent être déduits de leur salaire. Il s'agit d'une disposition nouvelle par rapport à la législation actuellement en vigueur. Cet avantage ne leur sera pas non plus imposable en tant qu'avantage en nature. C'est l'article qui suit qui garantit cette gratuité aux gens de mer jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-11

L'article 3.2.4-11 concerne le statut du cuisinier à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime des observations concernant les paragraphes 1er, 3 et 4. Tant le paragraphe 3 que le paragraphe 4 est frappé d'une opposition formelle.

Les suggestions d'amendement et explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes sont conformes à celles fournies dans le tableau synoptique.

Débat :

Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur concernant le *paragraphe 2*, dernier point, il est précisé que l'expérience d'un mois exigée peut également avoir été acquise en tant qu'assistant cuisinier ou en tant que cuisinier sur un navire d'un autre pavillon, ou lors d'un stage d'un mois. Ce critère vise seulement à exclure qu'un cuisinier sans aucune expérience sur un navire soit chargé de cette responsabilité.

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes signalent qu'ils ont du mal à comprendre l'opposition formelle visant le *paragraphe 3*, puisque contrairement à ce qu'affirme le Conseil d'Etat, cette formation est prévue par la Convention du travail maritime. Il est difficile de

préciser dans ce paragraphe la désignation exacte de cette formation, dispensée à l'étranger sous différentes appellations. C'est la raison pour laquelle, ils ont préféré procéder par une description du contenu de la formation. Une telle formation n'est pas offerte au Luxembourg.

Madame le Rapporteur note qu'il s'agit en fait d'une procédure d'agrément ou de reconnaissance d'un diplôme acquis à l'étranger qui est instaurée par ce paragraphe.

Monsieur le Président remarque qu'à sa lecture de ces observations, ce n'est pas l'inexistence de cette formation dans la Convention qui motive l'opposition formelle, mais le défaut de préciser sa nature exacte, si nécessaire en renvoyant pour les modalités d'organisation pratiques à un règlement grand-ducal. Dans sa teneur actuelle, apparemment reprise telle quelle de la Convention, cette disposition manque de précision. L'intervenant rappelle qu'il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi. En plus, cette disposition fait erronément référence au Commissariat aux affaires maritimes et non au commissaire comme autorité compétente. En tout état de cause, l'amendement suggéré, qui se borne à supprimer le renvoi à un cours de formation « agréé » et de corriger la référence faite au Commissariat, devra être accompagné d'un commentaire expliquant qu'une telle formation n'existe pas au Luxembourg et soulignant qu'elle est prévue par la Convention.

Conclusion :

Sous réserve de la prise en compte de la remarque finale de Monsieur le Président, la commission marque son accord à l'amendement suggéré par le Commissariat aux affaires maritimes.

Articles 3.2.4-12 à 3.2.4-15

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-16

La commission marque son accord à l'amendement suggéré par le Commissariat aux affaires maritimes qui vise, entre autres, à faire droit à la demande de reformulation du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1er de cet article.

2. Divers (prochaines réunions)

Compte tenu d'obligations internationales des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, Monsieur le Président retient que l'examen de l'avis du Conseil d'Etat concernant le projet de loi 7329 sera interrompu pour au moins deux semaines et esquisse l'ordre du jour prévisible des trois prochaines réunions.

***

Luxembourg, le 15 juillet 2021

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

10

Session ordinaire 2020-2021

TO/PR P.V. ECOPC 10

Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 9 octobre 2020

2. 7537 Projet de loi relative à certaines modalités d'application et à la sanction de mise en œuvre du règlement (UE) n° 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne et modifiant la loi modifiée du 23 octobre 2011 relative à la concurrence
   - Rapporteur : Madame Francine Closener

   - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

3. 7329 Projet de loi portant modification
   - de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
   - du Code de la consommation,
   - de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
   - de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
   - de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
   - Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

   - Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 3.2.5-1)

4. Divers (organisation d'une visite / visite virtuelle d'une représentante de la Commission européenne / bilan des aides versées aux entreprises)

*

Présents : Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch,

M. Roy Reding, M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes, M. Claude Wiseler

M. Marc Ernsdorff, du Ministère de l'Economie

M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, Mme Annabel Rossi, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Patrick Weymerskirch, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Diane Adehm

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 9 octobre 2020

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 7537 Projet de loi relative à certaines modalités d'application et à la sanction de mise en œuvre du règlement (UE) n° 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne et modifiant la loi modifiée du 23 octobre 2011 relative à la concurrence

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Monsieur le Président note que les amendements proposés permettent au Conseil d'Etat de lever ses oppositions formelles initiales, que celui-ci exprime toutefois une nouvelle opposition formelle. Celle-ci vise le choix de désigner d'ores et déjà le Conseil de la concurrence comme organisme public pouvant intenter des actions en cessation au nom des entreprises utilisatrices lésées. Une alternative à la suppression de cet amendement n'étant pas proposée, l'orateur invite le représentant du Ministère à prendre position.

Le représentant du Ministère concède que le Conseil de la concurrence – étant actuellement encore dépourvu de la personnalité juridique – ne saurait ester en justice. A ce stade, une telle désignation serait donc en porte-à-faux par rapport au règlement européen à mettre en œuvre.

L'orateur rappelle cependant que la transformation du Conseil de la concurrence dans un établissement public doté de la personnalité juridique est prévue par le projet de loi n° 7479 déposé le 1er octobre 2019 et en attente de l'avis du Conseil d'Etat. Dans l'immédiat, le Gouvernement recommande donc de faire droit à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Le Gouvernement proposera alors de procéder à cette désignation dans le cadre dudit projet de loi.

Le représentant du Ministère met toutefois en garde de vouloir, dans la foulée, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, également renoncer à l'amendement apporté au niveau de l'ancien article 4 consistant dans l'ajout des « organismes publics » parmi les entités pouvant être inscrites sur la liste publiée au Journal officiel de l'Union européenne comme pouvant agir devant les juridictions compétentes. Cet amendement parlementaire n'est pas à voir en relation directe avec la désignation, à laquelle il y a lieu de renoncer dans l'immédiat, du Conseil de la concurrence comme organisme public pouvant intenter des actions en cessation. La loi des Etats membres doit garantir que tout organisme public qui figurera sur la liste européenne établie par la Commission européenne, telle que visée à l'article 14, paragraphe 6 du règlement (UE) n° 2019/1150, puisse agir devant les juridictions luxembourgeoises compétentes – indépendamment de son Etat membre d'origine. Cet amendement vise donc, en premier lieu, à assurer la conformité avec le règlement européen précité et n'est donc pas à considérer dans la seule perspective nationale et du Conseil de la concurrence.

Pour le reste, l'avis complémentaire du Conseil d'Etat peut être intégralement suivi.

Monsieur le Président insiste à savoir si ladite suggestion du Conseil d'Etat n'est pas également liée à l'opposition formelle exprimée, voire que la commission risque de ne pas obtenir la dispense du second vote constitutionnel en ne suivant pas sur ce point l'avis complémentaire et en maintenant les termes « organismes publics » au premier alinéa de l'article 3 (nouveau).

Le représentant du Ministère donne à considérer que le Conseil d'Etat propose lui-même de prévoir la désignation du Conseil de la concurrence comme organisme public disposant de ce pouvoir dans ledit projet de loi n° 7479. Son observation à l'encontre de l'insertion desdits termes n'est pas exprimée sous forme d'une opposition formelle, même s'il renvoie à ses considérations afférentes. Par ailleurs, l'article 14, paragraphe 6, du règlement européen à mettre en œuvre ne permet pas de renoncer à la mention des organismes publics.

En ***conclusion***, Monsieur le Président constate que Madame le Rapporteur saura dès lors procéder à la rédaction de son projet de rapport. Il recommande que les raisons pour renoncer au choix de désigner le Conseil de la concurrence, de même que le maintien de la référence aux « organismes publics » soient expliquées en détail dans ce rapport.

3. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et

de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 3.2.5-1)

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes signale que son équipe a, tel que souhaité par la commission, élaboré une proposition de reformulation des dispositions concernant le congé parental.

Madame le Rapporteur renvoie aux questions que le libellé initial de **l'article 3.2.2-23** avait soulevé. Elle rappelle que les représentants du Commissariat aux affaires maritimes avaient annoncé vouloir se concerter à ce sujet avec les ministères en charge de la Famille et du Travail.

Monsieur le Président décide de revenir de suite à cet article.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes confirme que les consultations évoquées ont bien eu lieu et cite la proposition de reformulation comme suit :

« (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux conditions desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du même code, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du même code, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, alinéa 1er ou 3 le cas échéant, du même code.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai, endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du ~~reporter le~~ premier congé parental, est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6 du même code, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, deuxième point. »

Certaines de ces modifications résultent directement des observations afférentes du Conseil d'Etat. La précision apportée au paragraphe 3 quant à l'aboutissement de la période de concertation a été proposée par le Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région. Quitte à préciser la formulation du dernier alinéa de ce paragraphe, la disposition quant au délai du

report du premier congé parental n'a pas soulevé de préoccupation de la part du ministère en charge du Travail.

Débat et conclusion :

Madame le Rapporteur considère la proposition de reformulation exposée comme raisonnable et comme une nette amélioration dans l'intérêt des gens de mer. Elle demande à ce que l'aval explicite du Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire, soit également sollicité.

Notant que la commission semble partager cette appréciation, Monsieur le Président remarque qu'il s'agira d'un **amendement** qui devra être motivé dans la lettre d'amendements à soumettre pour avis complémentaire au Conseil d'Etat. Il demande à ce que la proposition de libellé exposée soit transmise aux membres de la commission avec les précisions quant à l'aval des ministères évoqués.

*

Pour la suite des travaux, Monsieur le Président invite les membres de la commission à se tenir au tableau synoptique leur transmis et qui comporte les propositions de reformulation du Commissariat aux affaires maritimes.[1]

Chapitre 5 – Egalité de traitement entre les hommes et les femmes

Art. 3.2.5-1

L'article 3.2.5-1 rend applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions du titre IV du Livre II du Code du travail.

La commission décide **d'amender l'article**, afin de faire droit à l'observation du Conseil d'Etat qui estime que la référence à l'article L.243-1 du Code du travail n'est pas nécessaire. C'est à escient que la commission s'abstient de définir la notion de l'entreprise dans le contexte spécifique du travail maritime, piste suggérée par le Conseil d'Etat.

Chapitre 6 – Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail

Art. 3.2.6-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Art. 3.3.3-1 à 3.3.1-4

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

[1] Document de travail transmis le 6 octobre 2020 aux membres de la commission.

Art. 3.3.1-5

L'article 3.3.1-5 a trait aux équipements médicaux et se réfère à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère que cet article « n'apporte aucune plus-value normative et est superflu. ».

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à maintenir cet article, quitte à omettre la mention de règlements grand-ducaux d'exécution. Il s'agirait de permettre aux capitaines et autres gens de mer, le plus souvent étrangers, de mieux comprendre l'articulation entre les différents textes luxembourgeois applicables.

Débat :

Dans l'intérêt de la transparence et de lisibilité du futur dispositif, Madame le Rapporteur appuie le maintien proposé. Elle s'interroge toutefois pourquoi lesdits règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes remarque que le besoin de procurer pareilles précisions ne s'est jamais posé. Au niveau européen, ce domaine est réglé de manière assez explicite et en détail par des directives et règlements.

Madame le Rapporteur remarque que ces détails devraient alors pouvoir être consultés par le lecteur dans la loi à laquelle le présent article renvoie et non dans d'autres textes jamais publiés au Luxembourg. Des prescriptions minimales ont leur place dans le corps même de la loi.

Conclusion :

Monsieur le Président propose que, le cas échéant, le Commissariat aux affaires maritimes fasse parvenir une note explicative à ce sujet aux membres de la commission et note que la commission marque son accord au **maintien de cet article dans sa version légèrement amendée**.

Art. 3.3.1-6

La commission **ajoute**, tel que proposé par le Conseil d'Etat, l'adjectif « qualifé » après le terme « dentiste ».

Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs

Art. 3.3.2-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-2

L'article 3.3.2-2 reprend le paragraphe 1er de la norme A4.2.1 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime et indique les frais de maladie et d'accident à prendre en charge par l'armateur.

Dans son avis, le Conseil d'Etat, à côté de quelques propositions rédactionnelles, suggère, dans l'intérêt d'une meilleure cohérence avec la norme A4.2.2. « traitement des créances contractuelles » de la Convention du travail maritime, de préciser que la couverture financière visée par le paragraphe 3, est relative aux créances contractuelles.

La commission marque son accord **d'amender l'article** afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-3

L'article 3.3.2-3 règle la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la clause permettant qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal puisse limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin : il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Débat et conclusion :

> Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur, il est expliqué que cette faculté qui suscite l'opposition formelle du Conseil d'Etat est prévue dans la Convention du travail maritime, mais qu'elle n'a pas été mise en œuvre dans les différentes conventions collectives qui ont été négociées.
>
> En conclusion, la commission **supprime la dernière phrase du point 2** du présent article.

Art. 3.3.2-4 à 3.3.2-6

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-7

L'article 3.3.2-7 prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. Les peines prévues sont identiques à celles prévues par l'article 3.3.1-6.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'omission d'une référence à l'article 3.3.2-6.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent qu'il leur a semblé exagéré de punir pénalement l'armateur qui omettrait de prendre des mesures pour sauvegarder les biens des gens de mer malades, blessés ou

décédés et de les leur faire parvenir. Une réparation civile devrait être suffisante.

Débat :

Madame le Rapporteur intervient pour afficher son désaccord avec cette explication. Permettre de sanctionner pénalement une personne qui ne prend pas sa responsabilité par rapport aux biens d'une personne tierce en détresse lui semble, au contraire, approprié.

Madame Simone Beissel donne à considérer que dans la pratique un tel cas de figure peut se présenter sous de multiples formes à gravité très variable. Dans des cas plus compliqués, l'armateur peut bel et bien préférer devoir s'acquitter avec une réparation civile au lieu de s'occuper à conserver et à faire parvenir quelques biens à valeur matérielle insignifiante à la ou les personnes concernées. La protection de ce droit est, de son avis, seulement à garantir sous la menace d'une sanction pénale. Elle s'interroge sur la position prise par les législateurs belges et français.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes ajoutent que par le passé, le respect de cette obligation par l'armateur dans pareilles circonstances (accidents, maladies), n'a jamais posé problème.

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, ils confirment qu'ils ne s'opposent pas à insérer également l'article dont question parmi les renvois faits par le présent article.

Conclusion :

Monsieur le Président retient qu'une **référence à l'article 3.3.2-6 sera incluse** parmi les articles auxquels le présent article renvoie.

Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

Art. 3.3.3-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-2

L'article 3.3.3-2 reprend en substance la règle 4.3 et la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'Etat remarque que la « formulation de cet article et des articles qui suivent est inhabituelle ».

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de **reformuler** cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions des paragraphes 2 et 3. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 *(voir infra*).

Débat et conclusion :

Madame le Rapporteur constate que cet article prévoit des « politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail » à adopter pour chaque navire individuellement. A cette fin, l'article se réfère, de manière tout à fait générale, aux « directives, normes et principes généraux, politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer ». L'oratrice rappelle qu'elle n'apprécie guère cette façon de procéder et renvoie à l'ambition des auteurs du projet de loi d'assurer également une meilleure lisibilité des dispositions applicables au travail des gens de mer. Il y aurait donc lieu d'indiquer dans cette loi également quelles sont concrètement ces normes qui sont à respecter.

Notant que cette problématique a déjà été abordée sans qu'une solution n'ait pu être élaborée jusqu'à présent, Monsieur le Président propose de tenir cet article **en suspens**, pour ce qui est cet aspect précis qui vient d'être évoqué.

Art. 3.3.3-3 à 3.3.3-8

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-9

L'article 3.3.3-9 transpose les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 12006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1er, du Code du travail.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de reformuler cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions du paragraphe 2. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 *(voir infra)*.

La commission marque son accord à **l'amendement** proposé.

Art. 3.3.3-10 à 3.3.3-13

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-14

L'article 3.3.3-14 oblige l'armateur à prendre les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord aient accès notamment à l'évaluation des risques et aux mesures de protection prévues.

Compte tenu du constat afférent du Conseil d'Etat, la commission **supprime** la référence faite, au point 1 de l'énumération, à l'article 3.3.3-19, puisque

l'obligation en fait visée, de consigner de façon matérielle les mesures prises, résulte à suffisance du point 3 du présent article.

Débat :

Madame le Rapporteur souhaite savoir où les gens de mer sauront consulter concrètement ces mesures de protection et de prévention qui s'appliquent.

Il est précisé qu'il s'agit de mesures prises par l'armateur concernant tel ou tel type précis de navire. Tout navire dispose d'un plan de sécurité et de sûreté disponible à bord. Ces plans sont élaborés en coopération avec les sociétés de classification qui les contrôlent également. Il s'agit de documents de nature technique.

Madame le Rapporteur donne à considérer que ces plans individuels doivent reposer sur une base commune et plus générale fixée par une instance supérieure aux armateurs et qui prévoit certains standards minima qui s'appliquent partout. Elle s'interroge où le lecteur de la future loi saura retrouver ces normes.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise qu'il s'agit de conventions internationales qui fixent pareils minima et renvoie à la « International Convention for the Safety of Life at Sea » (SOLAS), datant de 1974. Les dispositions de ces conventions ont toutefois une teneur assez générale et pour cause, puisque, selon la fonction pour laquelle elles ont été conçues, les navires diffèrent fortement. L'orateur précise que ces textes internationaux sont consultables sur la présence internet du Commissariat aux affaires maritimes. Il ajoute qu'en cas d'accidents graves[2] une enquête est réalisée par l'Administration des enquêtes techniques pour en déterminer les causes. Pareilles enquêtes conduisent parfois à des propositions très concrètes pour améliorer lesdits plans pour tel ou tel type de navire.

Madame Simone Beissel considère comme non problématique la formulation de cet article. Les détails de ces plans de prévention d'accidents, de sécurité et de sauvetage varient en fonction du navire concrètement en cause et sont consultables par tout un chacun sur des panneaux fixés à bord. Les assureurs des navires insistent par ailleurs au respect de ces mesures préventives et en font une condition à leurs assurances. Régulièrement, des exercices d'évacuation et de sauvetage ont lieu sur ces navires.

Madame le Rapporteur critique toutefois la formulation du point 3. Elle juge le terme « activités » comme n'étant pas assez précis et souhaite le voir remplacé par le terme « mesures ». Après une brève discussion, la commission marque son accord, non pas à remplacer ledit terme, mais de le **compléter** par celui de « mesures ».

Conclusion :

Le point 3 se lira donc comme suit :

[2] Perte totale du navire, pertes en vie humaines ou dommages graves à l'environnement.

« 3. à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé. »

Art. 3.3.3-15

L'article 3.3.3-15 oblige l'armateur à s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de reformuler cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions du paragraphe 1er. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 *(voir infra).*

La commission marque son accord à l'**amendement** proposé.

Art. 3.3.3-16 à 3.3.3-20

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-21

L'article 3.3.3-21 oblige l'armateur à mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat, incluant le matériel de protection de l'ouïe et contre les vibrations.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de reformuler cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions du paragraphe 2. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 *(voir infra).*

Débat :

Madame Simone Beissel critique la reformulation proposée (« doivent être ») comme étant trop stricte dans ce contexte précis.

Monsieur le Président remarque que c'est précisément l'objectif de cette reformulation – le verbe « devoir » étant plus « impératif » que celui de « veiller ».

Conclusion :

La commission marque son accord à l'**amendement** proposé.

Art. 3.3.3-22

L'article 3.3.3-22 prévoit un règlement grand-ducal pour définir, compte tenu des spécificités du navire, des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou des autres

dispositifs de prévention des accidents à bord et pour préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de cet article. Il rappelle que la matière abordée concerne la sécurité des travailleurs, matière réservée par l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution à la loi. Ces minima concernant les mesures de précautions et de protection sont à fixer par le législateur et non par l'exécutif.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que l'objectif du règlement grand-ducal prévu est d'édicter des mesures techniques qui auraient vocation à changer périodiquement avec le progrès technique. Ils soulignent que pareils règlements existent déjà avec pour base légale le Code du travail et citent deux exemples.[3]

Les orateurs déconseillent d'insérer ces minima concernant les mesures de précautions, le matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord dans la loi en projet. Le dispositif se verrait alourdi au détriment de sa lisibilité et la future loi serait en plus susceptible de devoir être modifiée régulièrement.

Ils ajoutent que ce règlement a également été prévu afin de permettre de préciser les obligations de l'armateur sanctionnables pénalement sur base de l'article 3.3.3-30.

Partant, ils proposent de maintenir cet article tout en supprimant l'évocation des mesures de précautions et de protection des travailleurs. Pour cet aspect, une loi indépendante devrait alors être déposée. Une loi spécifique de ce genre existe déjà dans le domaine marin, la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins règlemente déjà la conformité des équipements à bord des navires avec pour « objectif de renforcer la sécurité maritime ».

Débat :

Madame Simone Beissel se heurte à cette proposition et plaide pour une solution rédactionnelle permettant de retrouver toutes les dispositions légales qui sont d'application dans ce domaine dans un seul et même corps de loi. Il en irait de la lisibilité et transparence de l'œuvre législative pour les personnes concernées. En alternative, elle suggère d'ajouter une annexe au dispositif faisant partie intégrante du corps de la loi. Dans cette annexe, toutes ces règles techniques applicables dans le domaine évoqué pourraient être regroupées sans rendre rédhibitoire le dispositif légal proprement dit. Lors d'une mise à jour, seulement cette annexe devrait être modifiée. Dans d'autres domaines, notamment économiques, cette façon de procéder est acceptée par le Conseil d'Etat.

Madame le Rapporteur appuie l'intervention de Madame Simone Beissel. Dans l'intérêt des administrés, un texte légal unique et exhaustif

[3] *i)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail ; *ii)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail.

serait à préférer – quitte à devoir l'adapter au fil des années. D'un côté, Madame le Rapporteur dit comprendre la tentation de l'exécutif de recourir pour l'établissement de telles règles à l'instrument du règlement grand-ducal, souligne toutefois comme fondée et classique l'opposition formelle exprimée par le Conseil d'Etat. Une des missions du Conseil d'Etat est précisément de veiller au respect des prérogatives constitutionnelles du législateur.

D'un autre côté, elle juge inacceptable d'abandonner ces mesures concernant la santé et la sécurité des travailleurs aux soins d'une éventuelle loi à venir.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes concèdent n'avoir pas envisagé la possibilité de confiner pareilles règles dans une annexe à la loi. Ils donnent cependant à considérer que ces dispositions techniques minimales ne sont pas encore prêtes. Une telle façon de procéder exigerait donc dès le départ un projet de loi supplémentaire. Cette annexe devrait ensuite quand même faire l'objet de modifications par voie législative régulièrement.

Monsieur le Président interjette que même actuellement certains standards minimaux devraient exister en ce qui concerne les mesures de santé et de sécurité des travailleurs à respecter. Ce cadre minimal, quitte à le préciser par la suite, pourrait d'ores et déjà être confiné dans une telle annexe.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes confirme que de tels standards existent, mais qui sont fixés dans des conventions internationales. Dans ce cas précis, il s'agissait de pouvoir les compléter selon tel ou tel type de navire où une lacune réglementaire devrait être comblée. Il s'agissait également de se donner la possibilité de tenir compte de nouveaux types de navires rejoignant le registre maritime national. Ces dispositions varient fortement en fonction de la nature du navire en question, même si, par exemple, pour des méthaniers[4] de gaz liquéfié des telles règles techniques précises existent déjà. L'idée était seulement de se donner la possibilité d'être plus exigeant que le texte international respectivement en vigueur. L'orateur donne à considérer que ces textes internationaux s'appliquent d'office partout au monde et sont également sujet d'adaptations régulières. Les minima évoqués par les députés sont donc, nonobstant la teneur que prendra le présent projet de loi, déjà garantis à l'heure actuelle. La commission peut donc procéder à âme tranquille à la suppression qu'ils viennent de proposer.

Madame Simone Beissel intervient pour souligner que la future loi sera incomplète si les auteurs omettent de faire référence à ces normes minimales. Elle insiste à ce que le projet de loi les évoque au moins dans une seule phrase. L'oratrice continue en expliquant pourquoi le Conseil d'Etat est devenu bien plus stricte en ce qui concerne ce recours, souvent trop insouciant, à des règlements grand-ducaux (« arrêt Ries ») pour préciser des dispositions légales lacunaires.

Madame le Rapporteur rappelle que cette question s'est déjà posée auparavant dans ce dispositif. Lors de l'examen de l'article 3.3.1-5, par exemple, un renvoi à des règlements qui auraient été pris en exécutions de la loi du 29 avril 2000 a été supprimé, suite au constat du Conseil

[4] Navire transportant du gaz naturel liquéfié dans des citernes.

d'Etat que ces règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris. Ladite loi traitait des prescriptions minimales de sécurité et de santé à respecter à bord. Un lecteur un peu plus sceptique de tels textes pourrait obtenir l'impression qu'il s'agisse d'une stratégie explicite du législateur luxembourgeois de renvoyer pour la fixation de normes plus détaillées ou plus strictes à des règlements grand-ducaux qui ne seront jamais pris. Madame Lydia Mutsch, renvoyant à d'autres exemples similaires qu'elle a rencontrés dans son travail parlementaire, termine en soulignant qu'elle a de plus en plus de mal à accepter une telle façon de procéder.

Madame le Rapporteur réitère son souhait qu'il soit tout au moins fait référence à tous les textes qui existent et qui règlent cette matière, ceci dans l'intérêt des gens qui seront amenés à devoir consulter cette future loi. Elle note qu'il n'y a pas urgence à finaliser ce travail législatif. Le Commissariat aux affaires maritimes aura donc tout le temps à produire une annexe répertoriant tous ces textes qui s'appliquent également dans ce contexte et qui fixent les normes minimales à respecter en l'absence de dispositions nationales plus précises ou strictes.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes explique qu'il est impossible de connaître aujourd'hui déjà toutes les normes qui s'appliqueront aux navires à venir. Ce secteur est en évolution constante. Dès qu'il y aurait un nouveau type de navire, il faudrait adapter l'annexe de la loi. De toute manière, les textes internationaux tiennent compte de cette évolution. Le Commissariat aura toutefois besoin d'un instrument lui permettant d'adapter de sa propre guise les mesures de sécurité qui sont d'application à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. Sinon, il devrait procéder par circulaires en attendant que d'éventuelles lacunes dans les textes internationaux soient comblées.

Renvoyant au secteur de l'aviation, Monsieur le Président remarque que la même problématique se pose dans d'autres domaines, de sorte qu'il recommande au Commissariat de s'enquérir auprès de ces autres administrations comment celles-ci ont procédé. Il souligne qu'il reste néanmoins de l'avis que la future loi devra, d'une façon ou d'une autre, évoquer tous les textes qui s'appliquent dans cette matière.

Monsieur le Président ajoute que la formulation « pourra » l'intrigue également, soit on doit prendre un tel règlement grand-ducal ou pas.

Madame le Rapporteur donne à considérer que les auteurs de cet article devraient au moment de sa rédaction déjà avoir eu une idée de la teneur de ce future règlement grand-ducal en ce qui concerne les minima des mesures de précaution à prendre afin d'éviter des accidents à bord. S'ils entendent d'office suivre les normes internationales qui ont été établies à ce sujet, quitte à éventuellement vouloir les devancer ou à préciser, rien n'empêche de reprendre ces normes existantes déjà dans ce dispositif. Ceci d'autant plus qu'il est possible de prévoir une transposition quasi automatique des réformes qui seront entreprises au niveau international. Elle s'interroge par ailleurs comment les Etats voisins ont réglé cette problématique dans leurs lois.

Monsieur le Président estime que la solution indiquée fut même pour la première fois mise en place dans cette commission et dans le souci de disposer de normes techniques à jour en permanence.[5]

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes note qu'à ce stade aucun besoin n'existe pour adopter un tel règlement grand-ducal. Il ne voit toutefois aucun problème à se référer dans le présent article à une annexe à joindre. Dans cette annexe, les normes internationales d'application en matière de protection de la santé, de sécurité et de prévention des accidents pourraient être répertoriées. Il ne s'agira probablement que de deux conventions qui abordent cette problématique. L'OMI est l'organisation internationale chargée de veiller à ce que ces conventions soient tenues à jour et qui élabore également de nouvelles conventions dans le domaine de la sécurité et la sûreté des transports maritimes et dans la prévention de la pollution des mers par les navires.[6]

Suite à une question de Madame le Rapporteur, il est précisé que pour les normes sociales l'OIT est l'institution internationale compétente.[7]

Conclusion :

Monsieur le Président retient que la commission tiendra cet article en suspens **en attendant une proposition de texte** dans le sens qui vient d'être discuté.

4. Divers (organisation d'une visite / visite virtuelle d'une représentante de la Commission européenne / bilan des aides versées aux entreprises)

Monsieur Charles Margue signale qu'il ne semble pas être le seul membre de la commission à avoir des difficultés à se faire une idée plus concrète du fonctionnement du secteur maritime, voire de la signification de toute une série de termes spécifiques qu'il vient de rencontrer. Partant, l'intervenant suggère que la commission **organise une visite** lui permettant de s'informer sur place, à Capellen, au siège de la société Jan de Nul sur les incidences concrètes du projet de loi n° 7329 sur ce secteur.

Monsieur le Président précise que l'organisation d'une visite externe présuppose l'accord du Bureau de la Chambre des Députés. L'autorisation obtenue, une telle visite pourrait être organisée en attendant l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Dans les semaines à venir il souhaite prioritairement se concentrer sur le travail législatif pendant de la commission.

---

[5] En effet, en 2013, Monsieur le Président était lui-même rapporteur du projet de loi n° 6473 dans lequel, par voie d'amendement, un régime de transposition spécifique pour les annexes techniques de directives européennes dans le domaine de la sécurité des jouets a été élaboré. D'une part, les renvois à ces annexes ont été complétés de sorte à renvoyer directement aux annexes de la directive à l'origine, tout en précisant ces renvois par la formule « telle que modifiée par la suite » et, d'autre part, par l'insertion d'un article supplémentaire, la date d'entrée en vigueur de pareilles modifications aux annexes a été réglée, tout comme l'information du citoyen sur ces modifications. Ceci, en prévoyant la publication d'un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg devant comporter une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

[6] L'Organisation maritime internationale, institution de l'ONU chargée des questions maritimes et dont le siège se situe à Londres.

[7] L'Organisation internationale du travail, également une institution spécialisée de l'ONU et qui a son siège à Genèves.

Monsieur le Président invite les membres à **participer à une visioconférence** organisée le mardi 19 janvier 2021 entre 11.00 et 12.00 heures par la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile et la Commission européenne. Il s'agira d'un échange de vues avec la directrice générale de la DG TRADE. Le lien afférent parviendra aux membres de la commission suite à cette réunion.

Se référant à une discussion lors d'une de ses dernières réunions, Madame Simone Beissel suggère d'organiser une réunion jointe avec la Commission des Classes moyennes et du Tourisme afin de **faire le point sur le versement des aides de crise** à destination des entreprises. Monsieur le Président remarque que s'il s'agit seulement d'être informé sur une série de chiffres, il est plus efficient de faire parvenir une telle ventilation par transmis aux commissions respectivement concernées. Par ailleurs, de telles aides de crise sont versées par de nombreux ministères (Classes moyennes, Travail, Culture, etc.), de sorte qu'en théorie une réunion jointe bien plus large s'imposerait. De telles grandes réunions sont pourtant difficiles à présider en mode de visioconférence. Il propose que le groupe parlementaire qui a exprimé ce besoin le fasse, le cas échéant, par écrit en précisant ses questions. Il rappelle que la présente commission est déjà saisie d'un grand nombre de projets, de demandes et de motions les plus diverses, de sorte qu'il souhaite éviter des réunions sur des thématiques qui pourraient également être traitées autrement.

***

Luxembourg, le 19 février 2021

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

12

Session ordinaire 2020-2021

TO/PR P.V. ECOPC 12

Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 21 janvier 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, art. 3.3.3-23 et retour éventuel à l'art. 3.3.3-22)

2. Divers (prochaine réunion)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Claude Wiseler

M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Ministère de l'Economie

M. Patrick Weymerskirch, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, M. Tun Loutsch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Roy Reding, M. Serge Wilmes

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. 7329 Projet de loi portant modification
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
- du Code de la consommation,
- de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
- de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
- de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, art. 3.3.3-23 et retour éventuel à l'art. 3.3.3-22)

Renvoyant à la discussion lors de la précédente réunion concernant ***l'article 3.3.3-22***, Monsieur le Président souhaite savoir si les auteurs du projet de loi sont parvenus à élaborer une proposition de texte permettant de tenir compte des critiques exprimées par Madame Simone Beissel et Madame le Rapporteur Lydia Mutsch notamment. Il s'agit de trouver une solution générale à cette problématique qui revient à plusieurs reprises dans le dispositif en projet.

Madame le Rapporteur explique comment une problématique semblable a été résolue par le législateur dans le passé. Ainsi, des normes techniques européennes et ayant force de loi, mais susceptibles d'être révisées régulièrement, ont été adoptées par une référence directe aux annexes afférentes de la directive à transposer avec la mention « telle que modifiée par la suite ». La version actuellement applicable a été ajoutée en tant qu'annexe à la loi. Ceci, en insérant une disposition précisant que toute modification ultérieure de cette ou ces normes au niveau européen entrera en vigueur par une simple publication d'un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, avis devant comporter une référence à l'acte modificatif publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Monsieur le Président remarque que cette solution a une première fois été appliquée dans le domaine de la sécurité des jouets où certaines valeurs maximales de substances potentiellement toxiques étaient susceptibles d'être révisées régulièrement.

Dans l'intérêt des administrés, Madame le Rapporteur insiste qu'il y aurait lieu de parvenir à un dispositif qui soit aussi complet et transparent que possible. Elle donne à considérer que la problématique évoquée se posera également au niveau de l'article 3.3.3-26, traitant de normes de sécurité et de santé au travail, qui lui aussi renvoie à un règlement grand-ducal pour en fixer certains niveaux. Ledit article se heurte également à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer que dans le domaine maritime la situation n'est pas tout à fait similaire. Ces normes ne sont en général pas détaillées dans des annexes de directives européennes, directives qui sont rares dans ce domaine. Pareils textes européens mis à part, il existe des conventions internationales qui s'appliquent aux navires ainsi que de nombreuses normes techniques. Pour

appuyer ses dires, l'orateur fait visionner un tableau énumérant documents du Bureau international du travail (BIT) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), directives européennes, règlements grand-ducaux, documents du secteur privé (normes ISO) etc..

En alternative, le Commissariat aux affaires maritimes préfère donc renoncer à la mention de l'éventuelle fixation de ces minima dans un règlement grand-ducal. Ces minimas contraignants de l'ordre international sont déjà d'application, indépendamment d'éventuels règlements grand-ducaux à prendre et ne sont pas sujets à des adaptations régulières. Ils sont bien connus par les armateurs et les sociétés de classification. Dans certains cas, ces sociétés se réfèrent aux normes ISO. Il y a très peu de place pour des réglementations nationales dans ce domaine. En plus, la fixation de normes nationales bien plus strictes aurait, dans bien des cas, pour conséquence le changement du pavillon par l'armateur concerné.

L'intention du renvoi fait à un éventuel règlement grand-ducal à prendre était d'avoir une base légale permettant de réagir rapidement en cas de besoin de préciser les normes afférentes, compte tenu des enseignements obtenus suite à un accident par exemple. Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes cite comme suit leur proposition de reformulation :

« Un règlement grand-ducal pourra, compte tenu des spécificités du navire, détailler les mesures de précaution particulières visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 en tenant compte des normes posées par les instruments internationaux et les recommandations des institutions internationales. »

Débat :

Tout en signalant qu'il pourra s'accommoder avec le maintien d'une référence à un éventuel règlement grand-ducal à prendre, Monsieur le Président doute que cette reformulation puisse satisfaire aux exigences du Conseil d'Etat. Il critique cette phrase comme étant toujours trop vague. Il souhaite que ces instruments et recommandations internationaux soient indiqués avec précision.

Madame le Rapporteur partage cette critique.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise que le règlement grand-ducal envisagé doit servir à préciser certaines de ces normes, compte tenu de l'expérience concrète. Ainsi, suite à un accident l'année passée qui s'était soldé avec la noyade de marins, il a été constaté que sur le type de navire en question aucune obligation n'existait à tenir à disposition des tenues anti-immersion. Le Commissariat a donc unilatéralement décidé d'émettre une circulaire enjoignant de tels navires à disposer de telles tenues. A ce sujet et sur ce point précis, le Luxembourg est donc allé au-delà des normes internationales existant dans ce domaine. Une circulaire n'a toutefois pas le même poids juridique qu'un règlement grand-ducal.

Madame le Rapporteur note qu'indépendamment du cas concret respectivement visé, la loi même, telle qu'actuellement projetée, reste étrangement nébuleuse quant aux normes minimales internationales évoquées. Dans ce contexte précis, où il s'agit d'édicter des normes plus strictes par voie de règlement grand-ducal, le texte de la loi devrait fixer un cadre bien plus clair quant à la marge de manœuvre de l'exécutif.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes estime que ce cadre minimal est déjà à suffisance précisé dans la loi en projet et de celle à modifier. Elle renvoie ainsi au livre II (traitant de conditions techniques de sécurité) et au livre III de la loi modifiée du 9 novembre 1990 (livre à modifier par le présent projet de loi), mais également aux conventions internationales ratifiées dans ce domaine.

Monsieur le Président donne à considérer qu'ultérieurement dans son avis (art. 3.3.3-29), le Conseil d'Etat déclare clairement qu'il se heurte au fait que les auteurs souhaitent préciser au niveau d'un règlement grand-ducal ces « prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé ». Le Conseil d'Etat ne se heurte point au fait que des mesures d'exécution d'ordre technique soient établies par voie réglementaire.

Madame le Rapporteur remarque que si ce cadre minimal existe déjà, aucun besoin n'existe de prévoir la fixation de normes minimales dans un règlement grand-ducal qui, de toute manière, ne saura que préciser ou établir des mesures d'exécution d'ordre technique. Toujours est-il que ce cadre minimal doit effectivement être prévu et être consultable dans la loi, même si c'est au niveau d'une annexe à joindre à la loi.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes suggère de faire référence aux normes internationales évoquées au niveau du commentaire des articles respectifs dans le futur rapport de la commission parlementaire. Elle donne à considérer que les textes de l'OMI et du BIT n'ont pas force de loi.

Monsieur le Président estime qu'il s'agit d'une possibilité à n'envisager qu'en ordre subsidiaire. L'orateur partage la proposition de Madame le Rapporteur de se référer à une annexe qui énumère avec précision les normes internationales qui sont visées dans ce cas précis. Par ailleurs, si ces normes étaient modifiées ou de nouvelles s'ajouteraient, le législateur ne devrait à l'avenir qu'adapter cette annexe. Dans cette annexe, il n'y a pas lieu de relever des recommandations internationales non contraignantes. Il propose de voir comment le Conseil d'Etat appréciera cette façon de procéder.

Conclusion :

Monsieur le Président retient qu'une **nouvelle proposition de texte**, tenant compte de cette discussion, est à transmettre dans les prochains jours aux membres de la commission.[1]

Intitulé de la section 2[2]

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à la référence faite à des « personnes intéressées ». Remarquant qu'il s'agit soit de gens de mer qui « tombent de toute façon dans le champ d'application légal, soit elles ne le sont pas et donc elles tombent sous le droit commun. ». Le Conseil d'Etat propose donc de se référer aux seules « obligations des gens de mer ».

[1] Transmis du 2 février 2021

[2] Du chapitre 3 du titre 3 du livre 3 de la loi à modifier

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes souhaitent maintenir la mention de « personnes intéressées » du fait qu'il ne s'agit pas seulement de gens de mer qui œuvrent sur ces navires, mais également d'autres personnes, par exemple des scientifiques, auxquelles ces obligations en matière de sécurité et de santé s'appliquent également. C'est la raison pour laquelle la Convention du travail maritime de 2006 recourt à cette formulation. Cependant, afin de venir à la rencontre du Conseil d'Etat, cette notion, pouvant paraître trop générale, pourrait être précisée comme suit : « toute autre personne à bord ».

Monsieur le Président recommande de **reformuler** cette notion, qui lui paraît bien trop large, à chaque occurrence. Expliqué dans ledit sens, un tel amendement devrait permettre au Conseil d'Etat de lever également son opposition formelle exprimée à la première occurrence de cette notion au sein du texte même (art. 3.3.3-24). Il invite les représentants du Commissariat aux affaires maritimes à faire parvenir une proposition de libellé aux membres de la commission.

Art. 3.3.3-23

L'article 3.3.3-23 traite de la responsabilité personnelle de chaque marin en ce qui concerne sa propre santé et sécurité ainsi que celle d'autrui.

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose de remplacer, au paragraphe 2, les termes « ne peut en subir aucun préjudice » par les termes « ne peut pas être sanctionné ».

La commission fait sienne cette proposition.

Art. 3.3.3-24

L'article 3.3.3-24 traduit une norme de la Convention du travail maritime et oblige les gens de mer de « se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ». Cet article complète, en outre, les obligations particulières des gens de mer en reprenant celles prévues par l'article L. 313-1 du Code du travail, tandis que le dernier point les oblige à signaler des risques pour la santé et la sécurité.

Renvoyant à son observation concernant l'intitulé de la présente section, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au renvoi fait aux « autres personnes intéressées ».

Monsieur le Président renvoie à son tour à sa conclusion afférente. Cette désignation est donc à amender.

Art. 3.3.3-25

L'article 3.3.3-25 donne la faculté à un règlement grand-ducal de préciser les obligations de la présente section.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette disposition en ce qu'elle viole l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

En réaction, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes suggèrent de supprimer les termes « compléter et ».

Remarquant que cet éventuel règlement grand-ducal ne pourra ainsi plus que préciser certaines obligations déjà prévues dans la présente section, Monsieur le Président constate qu'un tel amendement rencontre l'accord de la commission.

Art. 3.3.3-26

L'article 3.3.3-26 constitue la base légale pour pouvoir édicter des normes nationales relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents par voie de règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette disposition puisqu'il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Afin de lever cette opposition formelle, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes suggèrent de reformuler cette disposition. Sa suppression exigerait de déposer une loi spécifique à ce sujet. Leur proposition alternative initiale reprise dans le tableau synoptique risquant de ne pas satisfaire aux exigences du Conseil d'Etat, ils proposent de ne pas seulement enlever les termes « les niveaux d'exposition maxima », mais d'écrire cet article comme suit :

« Des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives ~~sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques~~ relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail peuvent être adoptés par règlement grand-ducal. ».

L'oratrice précise qu'il s'agit de directives qui couvrent bien davantage de sujets que les facteurs ambiants potentiellement nocifs. La Convention du travail maritime veut ainsi que ces programmes nationaux puissent également inclure des actions préventives, contre le SIDA par exemple.

Débat :

Monsieur le Président remarque que, peu importe la formulation, si ces programmes nationaux ont un caractère contraignant il n'est pas permis à l'exécutif de prendre de tels règlements dans une telle matière. C'est uniquement dans l'hypothèse de programmes d'information ou de sensibilisation dans le domaine de la santé ou de la sécurité au travail, qu'il pourrait s'accommoder avec le libellé exposé. Le règlement grand-ducal envisagé ne saura pas aller outre le cadre fixé par la loi.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède que des programmes ou directives qui n'ont pas de caractère contraignant ne sont pas pris par voie réglementaire, mais par l'intermédiaire d'une circulaire.

Madame le Rapporteur constate que les termes « adoptés par » sont maintenus dans la proposition de reformulation telle qu'elle vient d'être citée. Dans ce contexte, il y aurait cependant lieu de parler de « précisés par » ou « mis en œuvre par ». Ce nouveau libellé ne permettra pas au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle. L'objectif d'une telle reformulation n'est pas de contourner une opposition formelle. Les normes ou les seuils respectifs eux-mêmes doivent être fixés au sein de la loi. Il s'agit même d'une question de sécurité juridique au sens plus large, la procédure législative étant bien plus lourde que la procédure réglementaire.

Madame le Rapporteur enchaîne en soulignant qu'ici comme à d'autres endroits du dispositif projeté, la problématique de fond reste la même : le Commissariat aux affaires maritimes a l'intention de fixer des normes ou obligations par voie de règlement grand-ducal dans un domaine réservé au législateur. En tant que gardien de la Constitution, le Conseil d'Etat se doit de s'y opposer.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes renvoie à l'aviation civile qui est soumise à de semblables contraintes internationales. Son programme national de sécurité n'est pas contraignant, est consultable sur son site internet, indique toutes les normes qui sont d'application et offre un schéma organisationnel permettant à tout un chacun de comprendre son mode de fonctionnement. Envers les instances internationales un tel programme national doit servir à démontrer et à clarifier comment les différents Etats assurent leurs obligations en matière de sécurité. La nécessité de prévoir une base légale pour pouvoir présenter un tel programme ne s'impose pas.

Madame le Rapporteur retient que ces programmes nationaux en matière de gestion de la sécurité et de la santé au travail ne comporteront donc pas et ne peuvent pas comporter de nouvelles obligations ou contraintes supplémentaires. Il s'agit seulement d'une obligation pour les Etats parties à en disposer.

Suite à une question afférente de Monsieur Charles Margue, il est précisé que le Commissariat aux affaires maritimes doit communiquer dans son rapport au BIT comment il assure le respect de cette convention internationale. Le BIT ne saura cependant pas infliger une sanction au Luxembourg en cas d'une défaillance dans l'une ou l'autre disposition.

Conclusion :

Monsieur le Président note que l'article 3.3.3-26 est **à supprimer** : point besoin d'une loi pour que l'Etat respecte ses propres engagements internationaux.

Art. 3.3.3-27

L'article 3.3.3-27 prévoit une coopération entre l'Etat du pavillon et les armateurs en vue d'organiser des campagnes visant à informer des gens de mer sur les risques rencontrés lors du travail à bord.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-28

L'article 3.3.3-28 précise que les armateurs sont informés des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou des résultats d'une évaluation systématique des risques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne à considérer que le « commissaire pourra de toute façon toujours donner ces informations aux armateurs, même en l'absence d'une telle disposition. ». Par ailleurs, si ces programmes et directives ont un caractère contraignant, ils sont à fixer dans la loi et cette information par le commissaire devient superfétatoire.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime cet article.

Art. 3.3.3-29

L'article 3.3.3-29 prévoit que toute mesure d'exécution d'ordre technique pourra être adoptée par voie règlementaire après avoir fait l'objet d'une consultation des représentants des gens de mer et des armateurs.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle quant au choix des auteurs d'établir par voie de règlement grand-ducal la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé. Il précise que cette opposition ne vise pas le choix d'établir par voie de règlement grand-ducal les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du chapitre sous examen.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les termes « et, si nécessaire, révisé compte tenu de » par l'expression « en tenant compte de ».

La commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat, au paragraphe 1er, en supprimant le bout de phrase «, y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » et au paragraphe 2 en procédant au remplacement proposé.

Art. 3.3.3-30

L'article 3.3.3-30 reprend les peines instaurées par l'article L. 314-4 du Code du travail.

Egalement cet article est source d'oppositions formelles et d'une série d'observations d'ordre rédactionnel de la part du Conseil d'Etat. Les deux oppositions formelles découlent de l'article 14 de la Constitution, en vertu duquel nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi, d'une part, et que ces renvois ne présentent pas la précision requise pour répondre au principe de la légalité des peines et des incriminations, d'autre part.

Après un bref échange de vues sur le niveau de précision requis, la commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat (suppression de la référence à un paragraphe 1er inexistant ; 25 000 euros au lieu de 250 000 euros ; suppression de la référence faite à des « arrêtés » ; suppression des renvois faits à des articles retenant que des obligations tout à fait générales ou vagues ; précision de certains renvois pour viser la disposition effectivement sanctionnable).

En ce qui concerne le niveau de précision de l'indication des obligations visées, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes suggèrent de se limiter à indiquer de manière précise, à part l'article, également le paragraphe visé. Ils concèdent qu'on aurait en plus également pu mentionner ou citer l'infraction ou l'obligation elle-même visée.

Monsieur le Président remarque qu'une pareille double indication précédée, par exemple, des termes « qui ne respecte pas l'obligation de (…) » lui semble exagérée, d'autant plus qu'elle rend la lecture de cet article inutilement lourde. Il suggère d'attendre l'avis complémentaire du Conseil d'Etat à ce sujet.

Chapitre 4 – Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord

Art. 3.3.4-1 à 3.3.4-16

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.4-17

L'article 3.3.4-17 prévoit une sanction pénale alignée sur celle de l'article L. 338-4 du Code du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-30. Il rappelle que le « simple renvoi général aux articles ou à des sections est, en l'espèce, insuffisant pour définir concrètement l'infraction visée. ». L'article viole ainsi l'article 14 de la Constitution concernant le principe de la légalité des incriminations et des peines.

En réaction, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de ne plus renvoyer à des sections entières du présent chapitre, mais d'indiquer avec précision les dispositions respectivement visées.

La commission marque son accord avec cette proposition d'amendement.

*

Pour la suite des travaux, Monsieur le Président invite les membres de la commission à se référer **au deuxième tableau synoptique** leur transmis en date du 12 janvier 2021.

*

TITRE 4 – Conformité et mise en application des dispositions

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que le titre 4, frappé de neuf oppositions formelles, doit être intégralement révisé afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat. Ils renvoient à l'annexe jointe à leur deuxième tableau synoptique. Ils estiment que ce nouveau texte fera en sorte d'adresser les observations du Conseil d'Etat.

Monsieur le Président propose que la commission fasse sienne cette proposition de texte.

*

Au regard de la révision du titre 4 (cf. l'annexe du tableau synoptique *bis*), l'article qui suit est à renuméroter et à introduire par un nouveau chapitre.

Art. 3.4.0-6

L'article 3.4.0-6 permet au commissaire de prononcer des amendes administratives à l'encontre des armateurs qui ne se soumettraient pas aux demandes de correction de l'inspecteur MLC ou du commissaire.

Des questions de compréhension et suggestions rédactionnelles mises à part, le Conseil d'Etat s'oppose formellement pour insécurité juridique au paragraphe 5 de l'article sous examen qui prévoit que le recouvrement forcé de l'amende administrative se ferait par « l'exploit » d'un agent de l'administration compétente, sans préciser ni l'administration ni l'agent qui établit cet exploit. Le terme « exploit », qui désigne en général un acte d'huissier de justice, porte également à confusion. Le Conseil d'Etat recommande de « confier le recouvrement forcé à l'administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA qui dispose de procédures efficaces dans ce domaine. ».

Notant que la non mention du capitaine constitue un oubli, la commission complète le paragraphe 1er en insérant les termes « du capitaine ». Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la teneur du paragraphe 6, qui est supprimé, est ajoutée au paragraphe 1er. Compte tenu de la suppression de l'ancien paragraphe 4, la commission précise également au paragraphe 1er que la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Compte tenu du contexte international, Madame le Rapporteur juge le délai de 15 jours prévu au paragraphe 3 comme trop court, puisqu'il court à partir de la date de notification de l'amende administrative. Elle propose d'apprécier ce délai par rapport à la date de l'envoi postal. La commission marque son accord à cette proposition de reformulation.

La commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat et confie le recouvrement forcé à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Les paragraphes 3 à 5 sont ainsi remplacés par deux nouveaux paragraphes inspirés de l'ancien article 0.2.0-2.

Art. 3.4.0-7

L'article 3.4.0-7 punit pénalement toute personne qui entrave les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de cet article qui, en recourant à la formulation « qui par son action ou son inaction » risque

de violer le droit au silence et ainsi le principe du droit de se taire, violant ainsi les droits de la défense.

La commission marque son accord à la proposition de reformulation visant à faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Art. 3.4.0-8

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 74

L'article 74 supprime le chapeau introducteur de l'ancien titre 4 et modifie l'article 105 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

La commission fait sien l'avis du Conseil d'Etat qui demande de se référer au ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions et non pas au Ministère de la sécurité sociale.

Art. 75 à 92

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 93

L'article 93 insère un nouvel article 7.0.0-3 après l'article 7.0.0-2.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note qu'à l'alinéa 3 est visée la récidive générale pour toutes les infractions visées dans les deux alinéas qui précèdent, en excluant donc la possibilité de faire jouer le principe de spécialité. Au dernier alinéa, il recommande de remplacer, les termes « le comportement fautif » par « le non-respect des obligations ».

Renvoyant à sa décision concernant l'article 0.2.0-2, la commission retient que cet article sera supprimé pour être intégré au Code de la consommation.

Art. 94 et 95

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 96

L'article 96 modifie l'article 130.

Le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle à l'encontre du possible retrait d'agrément prévu par le paragraphe 2 du nouvel article 8.0.0-2. Une telle disposition constituerait une restriction à la liberté de commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Monsieur le Président note qu'il y a lieu d'amender ce paragraphe afin de circonscrire avec précision ce pouvoir discrétionnaire du ministre.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de s'inspirer de l'article 28, paragraphe 6, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, loi qui prévoit également un retrait de l'agrément comme suite à une période prolongée d'inactivité. Ladite loi indique ainsi quatre cas de figure dans lesquels l'autorisation perd d'office sa validité :

1) défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;
2) cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;
3) mise en liquidation judiciaire ;
4) jugement déclaratif de faillite.

Une discussion s'ensuit sur l'application dans la pratique par le Ministère des Classes moyennes de ces retraits d'autorisation.

En ce qui concerne le Commissariat aux affaires maritimes, il est expliqué que c'est le registre de commerce qui lui sert d'outil pour surveiller l'activité de ces sociétés. En ce qui concerne « ses » sociétés, le Commissariat les consulte annuellement pour détecter d'éventuelles anomalies ou irrégularités et adresser, le cas échéant, une lettre au dirigeant maritime sollicitant des informations à ce sujet. Dans pareils cas, il s'agit le plus souvent de sociétés qui n'ont plus d'activité maritime et dont la liquidation est prévue.

La commission marque son accord à amender le paragraphe 2 dans le sens discuté.

Art. 97

L'article 97 modifie l'article 131.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 98

L'article 98 modifie l'article 132.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au paragraphe 3 de cet article qui ajoute un paragraphe 4 à l'article à modifier. Le Conseil d'Etat rappelle que cette disposition traite d'une matière réservée à la loi et signale que le choix de la durée d'octroi de l'agrément du dirigeant maritime n'est pas suffisamment encadré.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que dans leurs relations avec les entreprises du secteur, le dirigeant maritime est en général leur personne de contact privilégiée. En effet, chaque entreprise maritime doit s'adjoindre un tel dirigeant. La limitation temporelle de l'agrément sert à pouvoir vérifier à intervalles réguliers si les conditions ayant présidé à l'octroi de l'agrément sont toujours remplies, notamment la condition d'honorabilité.

Débat :

Madame le Rapporteur s'interroge sur la nécessité d'abandonner la validité illimitée dans le temps de l'agrément ministériel. Si les conditions qui présidaient à l'octroi de cet agrément ne sont plus remplies, le retrait est toujours possible. Elle souhaite savoir quels faits ou abus sont à l'origine de ce souhait de vouloir procéder à une vérification, tous les cinq ans, de l'honorabilité du dirigeant maritime. Elle s'interroge également sur les conséquences concrètes pour l'entreprise d'un refus de renouvellement de cet agrément du dirigeant et le risque de décisions erronées ou arbitraires.

Il est expliqué que ce « dirigeant maritime » est un intermédiaire des armateurs. C'est en quelque sorte l'agent local pour l'armateur à Luxembourg. C'est lui qui présente le dossier d'immatriculation au Commissariat et qui effectue, sur base d'un mandat de l'armateur, toutes les inscriptions nécessaires. Il ne recrute pas de marins. Ceux-ci dépendent de l'armateur. Ses relations avec les marins se limitent à effectuer des actes administratifs pour le compte de l'armateur. Il introduit ainsi des demandes au Commissariat, y collecte les livrets des marins et les transmet à l'armateur. Un non renouvellement de son agrément sera donc sans impact sur les marins.

Limiter d'office la durée de validité s'explique par le fait que certains de ces dirigeants n'ont plus exercé cette activité pendant des années, du fait, par exemple, que leur armateur a immatriculé son ou ses navires sous un autre pavillon maritime. Malgré le fait qu'elles n'ont plus un niveau de connaissances actualisé, voire plus aucune expérience dans ce métier, ces personnes peuvent toujours se clamer « dirigeants maritimes » et offrir leurs services à des armateurs. Mais surtout, elles peuvent ce faire sans devoir à nouveau prouver que les conditions initiales qui présidaient à l'octroi de leur agrément sont toujours remplies. Par le passé, le Commissariat était déjà amené à retirer un tel agrément. Ces contrôles et ce retrait étaient toutefois de l'initiative du Commissariat sur base de suspicions initiales. Il est renvoyé à l'exemple récent d'un « dirigeant maritime », longuement inactif et impliqué dans une faillite. Limiter d'office la validité permet d'effectuer ces contrôles de manière simple et régulière, notamment en ce qui concerne l'honorabilité de ces intermédiaires des armateurs (sur base d'un extrait du casier judiciaire et d'une déclaration de non implication dans une faillite), et d'exclure dès le départ des situations qui, en fin de compte, nuisent à la réputation du registre maritime luxembourgeois. Ce contrôle périodique permettra d'exclure d'office bon nombre de ces « gérants maritimes » sans plus aucune activité dans ce secteur.

Madame le Rapporteur critique cette logique qui consiste à « punir » tout un secteur en raison d'un cas individuel peu exemplaire. Ceci d'autant plus que le problème évoqué a pu être résolu dans le cadre du système existant. Il ne s'agit que d'appliquer les règles existantes.

Monsieur Charles Margue intervient pour appuyer le changement de paradigme projeté. Un tel contrôle administratif régulier sert à préserver le renom du registre maritime luxembourgeois. Vérifier tous les cinq ans la validité des données initialement fournies améliore la transparence

dans ce secteur et concourt à la politique générale de l'actuelle coalition gouvernementale visant à améliorer l'image du Luxembourg. Sans une telle vérification périodique, il lui semble difficile de savoir dans ce contexte particulier très international, à qui on a à faire.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède qu'il s'avère régulièrement difficile d'entrer en contact avec des gérants à l'étranger qui ont changé d'adresse. Parfois, pareils personnages qui n'avaient plus d'activité dans le secteur insistaient à maintenir leur agrément pour la simple raison de redorer leur carte de visite – elle en cite un exemple. Ce n'est toutefois pas l'objectif de cet agrément.

Madame le Rapporteur ne se dit pas convaincue de ces explications. En cas d'abus et lorsque les conditions d'octroi ne sont plus remplies, le ministre peut toujours retirer un tel agrément. A contrario, le fait de prévoir d'office une période limitée de validité peut également être interprété comme jetant une mauvaise lumière sur ce secteur dans son ensemble.

Monsieur Guy Arendt remarque n'avoir pas d'opinion tranchée dans l'un ou l'autre sens face à ce changement. D'un point de vue rédactionnel toutefois, cette disposition pourrait et devrait être reformulée. Il s'agit d'éviter la substantivation. Pour ce faire, il y a lieu de recourir à une forme active et directe. Ainsi, une tournure lourde comme « peut faire l'objet de renouvellements si » peut simplement s'écrire « est renouvelé si ». Un tel style d'écriture rend la lecture bien plus aisée.

Conclusion :

Monsieur le Président retient que cette nouvelle disposition sera maintenue, insiste toutefois sur une **reformulation** telle que suggérée et qui ne se limite pas à la seule suppression des termes « un maximum ».

Art. 99 à 104

Les articles 99 à 104 modifient les articles 133 à 138.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 105

L'article 105 modifie l'article 139.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge tant le bout de phrase « selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives » superfétatoire que la précision que les décisions du ministre doivent être motivées. Il s'agit d'évidences résultant à suffisance de la procédure administrative non contentieuse.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes souhaitent maintenir inchangée cette disposition. Ils expliquent que le droit maritime est, sur de nombreux points, un droit d'exception. Ce rappel de la procédure administrative

de droit commun offrirait plus de lisibilité et réduirait, par anticipation, des doutes éventuels.

Monsieur le Président note que la commission fait droit à leur souhait.

II.– Modification du Code de la consommation

Art. 106

L'article 106 insère un paragraphe 6 au niveau de l'article L. 311.5 du Code de la consommation.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à demander à ce que la référence au règlement (CE) n° 2006/2004 soit complétée par le titre complet de ce règlement.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes rappellent que cet article est à amender de manière bien plus large pour reprendre les dispositions des articles 0.2.0-2 (sept premiers paragraphes) et 7.0.0-3 (paragraphe 8), qui sont supprimées à leur emplacement initial, tout en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat. Ceci, en ajoutant un article L. 311-10 au livre 3, titre 1er, chapitre 1er, du Code de la consommation, article qui regroupera les dispositions évoquées.

La commission marque son accord à la proposition d'amendement telle qu'esquissée dans le second tableau synoptique lui transmis.

Débat :

> Suite à une intervention de Madame le Rapporteur qui rappelle que le programme gouvernemental prévoit le transfert de certaines compétences de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA vers le Commissariat aux affaires maritimes, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes confirme que les auteurs du projet de loi n'ont pas saisi cette occasion pour réaliser ce transfert. Afin de simplifier la procédure administrative pour les armateurs, l'idée était de séparer l'immatriculation des navires du régime des hypothèques. Cette réforme fera l'objet d'un autre projet de loi.

III.– Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Art. 107 à 109

Les articles 107 à 109 modifient les articles 41, 48 et 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

IV.– Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Art. 110 à 113

Les articles 110 à 113 modifient les articles 14, 22, 26, 28 et 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à résumer l'objectif de ces articles.

V.– Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Art. 114 à 116

Les articles 114 à 116 modifient les articles 2, 6 et 7 de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*

Monsieur le Président constate que la lettre d'amendement peut désormais être rédigée. Il rappelle que le Conseil d'Etat a encore formulé une dizaine de pages d'observations et de propositions légistiques qu'il y a lieu d'appliquer dans la mesure du possible. Ce projet de loi sera remis à l'ordre du jour dès réception de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

2. Divers (prochaine réunion)

Monsieur le Président informe sur l'ordre du jour qui sera communiqué pour la prochaine réunion qui aura lieu le jeudi 28 janvier 2021.

***

Luxembourg, le 29 mars 2021

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

7329/04

N° 7329[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

P R O J E T D E L O I

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (28.4.2022) 1

2) Texte coordonné 57

*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(28.4.2022)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 32 (2) de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après le projet de loi sous rubrique amendé.

Les nombreuses modifications résultant des observations légistiques exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis du 24 mars 2020 ainsi que ses propositions de texte reprises telles quelles par la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, désignée ci-après par « la commission », ne seront pas commentées.

Le texte coordonné joint indique toutefois chacune des modifications apportées au texte gouvernemental tel qu'il a été déposé le 29 juin 2018 à la Chambre des Députés (ajouts soulignés, suppressions barrées doublement).

*

OBSERVATIONS PRELIMINAIRES

Au niveau de *l'article 3.0.0-1* introduit par l'article 73, la commission n'a pas suivi le Conseil d'Etat en s'abstenant de préciser davantage la définition relativement large donnée du « navire ». Le Conseil d'Etat renvoie, en effet, aux nombreuses définitions de ce terme applicables dans d'autres textes et s'interroge s'il n'y aurait pas lieu de préciser cette définition afin d'éviter tout équivoque. Ainsi, dans sa teneur actuelle, cette définition inclut les navires inscrits au registre de plaisance, même s'ils ne sont pas exploités commercialement.

La commission donne à considérer que cette définition est à lire avec l'article qui suit qui délimite le champ d'application du livre 3. Cette définition a été reprise telle quelle de la Convention du travail maritime. Cependant, un lien avec la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales existe bel et bien : la loi précitée du 23 septembre 1997 renvoie au présent régime légal dès que le propriétaire d'un navire de plaisance décide de placer un équipage professionnel sur son navire. C'est dans ce cas de figure précis que les dispositions du présent livre, actuellement le titre 3 de la loi du 9 novembre 1990 précitée, sont à respecter par le propriétaire d'un navire de plaisance et à appliquer à l'équipage du navire de plaisance. Ce lien est clair et précis. Aucune ambiguïté n'est à craindre. La définition d'un navire de plaisance telle qu'elle est donnée par loi précitée du 23 septembre 1997 n'interfère pas avec celle du présent dispositif. Il s'agit de deux régimes légaux clairement définis et délimités. L'un s'applique aux navires commerciaux et certains autres navires énumérés à l'article 3.0.0-2, l'autre aux navires de plaisance, qui en droit luxembourgeois ne peuvent être utilisés qu'à des fins privées. Lorsque le navire de plaisance est doté d'un équipage professionnel, celui-ci est placé sous le régime du travail applicable aux gens de mer qui se trouve détaillé dans la loi précitée du 9 novembre 1990.

La commission signale qu'elle a maintenu, au niveau de l'article 73, *l'ancien article 3.0.0-5* qui précise que les nouvelles incriminations introduites par le présent dispositif dans la législation sociale ne préjudicient pas les dispositions pénales prévues par d'autres lois et notamment l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Quoique le Conseil d'Etat considère cette disposition comme superfétatoire, la commission préfère la garder pour des raisons de lisibilité, d'exhaustivité, voire de transparence de ce futur dispositif légal à l'égard des gens de mer, d'origine étrangère surtout.

Il en va de même de la première phrase de *l'article 3.1.1-5* introduit par l'article 73. Le Conseil d'Etat juge superflu la précision qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la « Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée le 7 juillet 1978 » ou conforme quant au fond à ces prescriptions est également accepté aux fins du chapitre 1er traitant des « Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ».

La commission considère cette précision comme étant dans l'intérêt de la lisibilité et compréhensibilité du dispositif. En effet, les marins visés proviennent habituellement de pays tiers au Luxembourg, voire à l'Union européenne. Bien souvent, ces normes internationales sont les textes de référence pour ces derniers.

Egalement au niveau de *l'article 3.1.1-23*, la commission a préféré s'exposer à la critique d'exprimer des évidences ou d'être redondant que de supprimer le premier alinéa considéré comme « inutile » par le Conseil d'Etat. En effet, la commission apprécie la clarté de ce rappel textuel. Elle donne à considérer que la spécificité du secteur maritime rend difficile à déterminer l'employeur. Une multiplicité d'entités (agences de placement, de recrutement, managers) peuvent intervenir dans le recrutement et la gestion du personnel de bord. C'est ainsi que le terme « employeur » n'est jamais utilisé ni dans la Convention du travail maritime de 2006, ni dans la directive 2009/13/CE. La Convention du travail maritime a cherché à canaliser la responsabilité sur une seule personne quel que soit le montage juridique adopté, de sorte que l'armateur a fait l'objet d'une définition particulière.

Dans la réalité, il n'est pas rare que les armateurs tentent de se dédouaner de leurs obligations sociales arguant du fait que seule l'agence est responsable. C'est pourquoi il est important de souligner et de retenir sans équivoque que malgré « l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006 ».

En ce qui concerne *l'article 3.1.2-6*, qui règle la période d'essai que le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir, le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15 ». Il donne à considérer que cet article ne s'applique qu'aux contrats d'engagement à durée indéterminée tandis que l'article 3.1.2-15 s'applique aux contrats à durée déterminée. La commission a toutefois maintenu lesdits termes. Elle souligne qu'il s'agit de tenir explicitement compte des contrats à durée déterminée qui deviennent des contrats à durée indéterminée. Ce libellé est une reprise de l'article L. 122-8, alinéa 2, du Code du travail auquel renvoie l'article L. 121-5 du Code du travail.

La commission a également maintenu *l'article 3.1.2-29*, considéré par le Conseil d'Etat comme superflu. Compte tenu du caractère particulier du droit maritime, la commission préfère fixer cette « évidence » que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le recouvrement du coût du rapatriement. Elle a cependant fait sienne la proposition de reformulation exprimée par le Conseil.

L'article 3.2.2-10 a également été maintenu par la commission, nonobstant du fait que le Conseil d'Etat considère superfétatoire ce rappel sur l'application de la loi luxembourgeoise. Cette disposition doit être maintenue. Elle précise que quelle que soit la loi applicable au contrat – choisie ou localisée selon les critères du droit international privé – les dispositions qui figurent dans la section 3 relative aux congés annuels sont impératives.

C'est ainsi que la commission a également maintenu inchangé l'ancien article 105. Dans son avis, le Conseil d'Etat juge tant le bout de phrase « selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives » superfétatoire que la précision que les décisions du ministre doivent être motivées. Selon le Conseil d'Etat, il s'agit d'évidences résultant à suffisance de la procédure administrative non contentieuse.

A ce sujet, la commission donne à considérer que le droit maritime est, sur de nombreux points, un droit d'exception. Ce rappel de la procédure administrative de droit commun améliore donc la lisibilité du dispositif et réduit, par anticipation, des doutes éventuels.

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – visant l'article 3

Libellé :

« **Art. 3.** Le titre 2 (anciennement chapitre 2) de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes, ~~(~~ci-après « ~~le~~ commissaire »~~)~~, et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en ~~C~~conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

1° d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires ;

2° de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;

3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;

4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent ;

5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre ;

6° d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;

7° ~~(L. 14 avril 1992)~~ de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

~~Le commissaire désigne des fonctionnaires et des employés de l'État qui le représentent au cas où il est empêché ou que son poste se trouve vacant. Il peut également désigner des fonctionnaires et des employés de l'État auxquels il délègue toutes ou parties de ses attributions.~~

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

~~**Art. 0.2.0-2.** (1) Le Commissariat aux affaires maritimes est désigné comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1er dudit règlement.~~

~~(2) Le commissaire reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyagiste, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée au Commissariat aux affaires maritimes sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.~~

~~(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur, voyagiste ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par le commissaire et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.~~

~~(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, le commissaire dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.~~

~~(5) Le commissaire peut prononcer les sanctions administratives prévues à l'article 7.0.0-3. Le commissaire peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.~~

~~Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.~~

~~(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.~~

~~(7) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du Commissariat aux affaires maritimes.~~ »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge, en ce qui concerne *l'article 0.2.0-1*, sur la nécessité de la disposition relative à la représentation du commissaire et à la délégation d'attributions du commissaire. Le Conseil d'Etat renvoie aux règles générales régissant le statut des fonctionnaires et ajoute qu'en cas de maintien de l'alinéa en question, sa terminologie serait à adapter à celle applicable depuis la réforme de la fonction publique. Compte tenu de ces observations, la commission a supprimé cet alinéa.

La commission n'a cependant pas suivi la suggestion du Conseil d'Etat de déplacer le dernier alinéa l'article 0.2.0-1. Cet alinéa attribue au commissaire le pouvoir de refuser d'immatriculer des navires

ou de les radier s'ils ne remplissent pas les conditions légales et réglementaires. Selon le Conseil d'Etat, celui-ci se trouverait mieux placé dans l'énumération des différentes missions du commissaire.

La commission a maintenu ce dernier alinéa. Elle n'a pas jugé approprié d'intégrer le pouvoir évoqué en tant qu'un tiret supplémentaire dans l'énumération des missions du commissaire. Elle donne à considérer que, du fait de la suppression de l'alinéa ayant précédé, cette disposition suivra immédiatement ladite énumération.

La suppression de *l'article 0.2.0-2* s'explique par la décision du Gouvernement d'attribuer la compétence pour recevoir toutes les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010[1] au Ministre ayant la protection des consommateurs dans ses attributions *(voir infra article 106)*. Par conséquent, la commission a également supprimé l'article 7.0.0-3.

Les autres modifications apportées à l'article 3 sont d'ordre légistique.

Amendement 2 – visant l'article 4, art. 0.3.0-2

Libellé :

« **Art. 0.3.0-2.** (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation au point b du paragraphe 1er du prédit article, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour ~~l'allemand~~ la langue remplacée. »

Commentaire :

L'article 0.3.0-2 introduit une exception au régime général des langues pour les employés de l'Etat engagés au Commissariat aux affaires maritimes en vue de leur fonctionnarisation.

Cette dérogation, qui permet aux employés respectifs de remplacer la langue allemande par l'anglais, amène le Conseil d'Etat à exprimer sa première opposition formelle. Renvoyant à l'article 10*bis* de la Constitution, la Haute Corporation considère que cette inégalité de traitement n'est pas justifiée. Elle note qu'il « ne résulte ni du projet de loi, ni du commentaire des articles pourquoi cette faveur serait accordée uniquement à l'employé de l'État qui serait fonctionnarisé, mais non pas au fonctionnaire. ».

Le Conseil d'Etat s'oppose, en outre, à cette exception en ce qu'elle ne s'appuie sur aucune justification, des considérations pratiques mises à part.

La commission donne à considérer que l'article 2 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, mais également son équivalent pour les employés de l'Etat, l'article 3 de la loi modifiée du 25 mars 2015 déterminant le régime et les indemnités des employés de l'Etat, permet de déroger au régime des langues – quand la nature et le niveau de responsabilité des emplois le permet. Cette disposition dérogatoire a été insérée à l'article 2 suite à un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne visant à ouvrir l'accès à la fonction publique à des ressortissants européens. Cette même possibilité a été accordée aux employés de l'Etat, afin d'assurer une égalité entre les agents de l'Etat.

Partant, la commission a ajouté un paragraphe 1er qui se réfère directement à cette disposition dérogatoire de l'article 2 du statut général des fonctionnaires pour ouvrir également aux fonctionnaires la

1 Plus précisément, le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

possibilité d'être employés au Commissariat aux affaires maritimes en pouvant bénéficier de l'exception projetée au régime général des langues.

La commission rappelle que c'est sur cette base légale qu'a été pris le règlement grand-ducal du 5 mars 2004 déterminant les emplois dans les administrations de l'Etat et les établissements publics pour lesquels la connaissance de l'une ou de l'autre des trois langues administratives n'est pas reconnue nécessaire en raison de la nature et du niveau de responsabilité de ces emplois. Ce règlement prévoit que, pour certains emplois de l'enseignement, la connaissance d'une des trois langues administratives n'est pas requise en raison de la nature particulière et du niveau de responsabilité du poste. Dans son avis concernant ce règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat avait noté : « S'il est vrai que l'enseignement et l'enseignement supérieur relèvent du secteur ouvert, le Conseil d'État est cependant d'avis que la base légale sur laquelle s'appuie le projet sous avis ne vise pas seulement le « secteur ouvert », mais doit s'appliquer à tous les secteurs d'activité de l'Administration. A titre d'exemple, on pourrait citer un informaticien français, recruté, à défaut de candidat luxembourgeois, comme employé de l'État par une administration fiscale. Il n'est pas évident que l'exercice d'un tel emploi présuppose *a priori* la maîtrise des trois langues administratives. Il est évident qu'au terme de la loi, un tel emploi pourrait bénéficier d'une dérogation. »

L'amendement parlementaire ne vise toutefois pas seulement à faire droit au Conseil d'Etat, mais également à remédier à une autre critique soulevée en commission.

Dans sa rédaction initiale, la nouvelle disposition favorisait les francophones au détriment des germanophones. La commission a donc reformulé cette disposition de sorte que l'employé en question pourra, en vue de sa fonctionnarisation, remplacer par l'anglais ou bien l'allemand ou bien le français.

De plus, la commission a limité l'exception projetée à deux fonctions bien précises : les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique.

Le maintien de l'exception projetée par le Gouvernement s'explique par une double contrainte pratique. D'une part, les employés du Commissariat aux affaires maritimes ont à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime et la langue principale de ce secteur est l'anglais. Même avec des armateurs allemands, la plupart des communications écrites ou orales se font en anglais. Ces employés participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'OMI (Organisation maritime internationale) ou encore l'OIT (Organisation internationale du travail) qui se tiennent généralement en anglais et en français. Dans ce contexte précis, une connaissance adaptée de l'anglais est donc impérative alors que celle de l'allemand n'est pas obligatoirement requise.

Cette exception vise, d'autre part, à répondre aux difficultés de recrutement rencontrées par le Commissariat aux affaires maritimes qui a besoin d'agents spécialisés qui doivent soit disposer d'une expérience dans le domaine maritime, soit avoir réalisé des études dans ce domaine. Concrètement, les agents ainsi visés sont d'anciens officiers de la marine marchande et des juristes spécialisés en droit maritime. Au Luxembourg, peu de personnes ont acquis pareilles expériences ou connaissances et encore moins de Luxembourgeois.

Le souhait a également été exprimé d'offrir à ces agents une perspective professionnelle. La fonctionnarisation est une telle perspective. Actuellement, le seul fonctionnaire au sein du Commissariat aux affaires maritimes est le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes lui-même.

En vue de sa fonctionnarisation, l'employé respectif devra donc démontrer qu'il a une connaissance adaptée de l'anglais, du luxembourgeois et, au choix, soit du français soit de l'allemand, sans qu'il ne doive prouver ses connaissances dans l'autre de ces deux langues, parmi lesquelles il peut choisir. Le niveau de connaissance de chacune de ces langues correspond à celui normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

La commission souligne que cette dérogation ne concerne pas le luxembourgeois. L'exception permise sera ainsi même de nature à motiver davantage ces employés à apprendre le luxembourgeois, ce qui facilitera la communication du Commissariat avec les autres administrations publiques.

Amendement 3 – visant l'article 5

Libellé :

« **Art. 5.** L'article 4 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante: « Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante : « Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables ~~sinon par règlement grand-ducal~~. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

(...) »

Commentaire :

L'article 5 révise la définition du terme « navire » et introduit celle de la notion « jauge brute ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande d'omettre la tournure « sauf disposition contraire » qui porte à confusion.

L'alinéa 5 du nouvel article 1.1.1-1 amène le Conseil d'Etat à exprimer une opposition formelle. Cet alinéa renvoie à des « exigences en matière de sécurité et sûreté » qui pourraient également être établies par voie de règlement grand-ducal. Il s'agit toutefois d'une matière réservée par la Constitution (article 11, paragraphe 5) à la loi. Dans pareilles matières, le Gouvernement « ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises ».

Ces exigences en matière de sécurité et de sûreté, devant être fixées par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale, sont donc à déterminer avec davantage de précision. Il est exclu de renvoyer directement à un règlement grand-ducal.

Constatant qu'à ce jour aucun règlement grand-ducal n'existe dans ce domaine et qu'il est peu probable qu'il soit nécessaire d'en adopter un, la commission a décidé de supprimer ledit renvoi à un éventuel règlement grand-ducal.

La commission a toutefois maintenu la tournure critiquée par le Conseil d'Etat au niveau de la phrase introductive. Ce choix s'explique par la multitude des sources du droit maritime qui peuvent employer les mêmes termes, que le présent article définit, mais avec des significations différentes. Elle juge donc utile qu'il soit précisé au préalable que ces notions pourront s'entendre différemment par la suite. Ainsi, un « navire » est compris de manière différente suivant le domaine du droit maritime dans lequel ce terme est employé.

Amendement 4 – visant l'article 66

Libellé :

« **Art. 66.** (…)

5° ~~un troisième alinéa est ajouté et prend la formulation suivante :~~ est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009~~/CE~~ précité que le commissaire ~~pourra~~ peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonction~~s~~ des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des ~~critères~~ motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités ~~et conditions~~ d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ». *»*

Commentaire :

L'article 66 modifie l'article 65 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à l'alinéa 3 que cet article propose d'ajouter et exprime deux oppositions formelles.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de loi ont transposé l'article 4 de 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. Il critique que les auteurs ne se sont pas tenus à la terminologie utilisée par la directive qui exige des motifs transparents et objectifs, tandis que le projet de loi se réfère à des critères transparents et objectifs. Il recommande de s'aligner à la directive, un « critère » n'étant pas un terme juridique.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a remplacé le terme « critères » par celui de « motifs ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, que le projet de loi n'est pas explicite sur ce qu'il faut entendre par « transparent » et « objectif ». Afin d'obtenir davantage d'explications à ce sujet, il demande, sous réserve de dispense du second vote constitutionnel, la communication du projet de règlement grand-ducal pour pouvoir apprécier les critères objectifs et transparents.

La commission signale qu'il s'agit du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 qui devra être complété pour introduire lesdits motifs transparents et objectifs et que le projet de règlement grand-ducal afférent sera communiqué au Conseil d'Etat. Selon les représentants du Commissariat aux affaires maritimes, l'article 3 dudit règlement sera complété par un deuxième alinéa qui se lira comme suit :

« Nonobstant l'alinéa 1er, en application de l'article 2.0.0-6., alinéa 3, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, est dûment motivée la décision de ne pas habiliter un organisme agréé lorsque celui-ci ne réalise aucune classification sur des navires battant pavillon luxembourgeois. »

L'autre opposition formelle vise la phrase finale de l'alinéa 3 à ajouter, phrase qui précise que les « modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ». Le Conseil d'Etat rappelle que ce dispositif a trait à une matière réservée à la loi par la Constitution. Dans un tel contexte, les conditions d'habilitation doivent figurer dans le texte même de la loi.

Notant que la formulation critiquée résulte d'une imprécision rédactionnelle, la commission a supprimé cette référence à des « conditions ». En effet, le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 ne prévoit que les modalités d'habilitation.

Amendement 5 – visant l'article 73, art. 3.0.0-1

Libellé :

« **Art. 3.0.0-1.** Aux fins du présent livre, ~~et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression~~ on entend par :

1° « armateur » : le propriétaire du navire ou *(...) »*

Commentaire :

L'article 3.0.0-1 regroupe, par ordre alphabétique, une série de définitions nécessaires à une compréhension correcte du dispositif légal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « sauf stipulation contraire dans une disposition particulière » soit omis. Il estime que cette tournure de phrase n'a une utilité que dans son contexte d'origine, à savoir l'article 2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime.

Renvoyant à l'article 5, où une telle précision a été conservée, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat et a supprimé ledit bout de phrase. Les définitions du présent article s'appliquent spécifiquement au présent livre 3, qui traite du droit du travail applicable aux gens de mer, et ne varieront pas au fil de ses titres et chapitres. En outre, la commission a corrigé la « phrase » liminaire en la dotant d'un verbe. Elle a ainsi remplacé le terme « l'expression » par les termes « on entend par ».

En ce qui concerne le maintien de la définition relativement large donnée du « navire », la commission renvoie à ses observations préliminaires.

Amendement 6 – visant l'article 73, art. 3.0.0-2

Libellé :

« **Art. 3.0.0-2.** (1) Un règlement grand-ducal ~~pourra exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires de la définition de gens de mer. Pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord est ou non des gens de mer, il sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT~~pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) ~~Sauf disposition contraire expresse, les~~ Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires. *»*

Commentaire :

L'article 3.0.0-2 délimite le champ d'application du régime du travail applicable aux gens de mer – tant à l'égard des navires visés que des gens de mer qui y sont soumis.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. Il rappelle que le droit du travail est réservé à la loi et qu'il est réservé à la seule loi formelle d'y apporter des restrictions.[2] Il n'est donc pas permis de recourir à un règlement grand-ducal pour en exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires.

Le Conseil d'Etat rappelle encore qu'aux « termes de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, tel qu'il a été révisé en date du 18 octobre 2016, dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe outre les objectifs, les principes et points essentiels des mesures d'exécution. ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, un certain manque de précision qui comporte un risque d'arbitraire lorsque le texte, pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer, déclare qu'il « sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou [tout] document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT ».

Par ailleurs, ladite résolution n'est pas un acte juridique contraignant applicable au Luxembourg et il ne saurait y être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Un tel renvoi ne respecte pas les exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat exprime une deuxième opposition formelle à l'encontre de cette disposition.

Le Conseil d'Etat souligne que tout cadre pour une éventuelle exclusion de personnes de la définition des gens de mer devrait figurer, avec les éléments qui le déterminent avec la précision voulue, dans la loi.

Quant au paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'Etat se réfère à ses observations faites à l'endroit de l'article 3.0.0-1.

Afin de lever ces oppositions formelles, la commission propose de transposer le cadre dans lequel ce règlement grand-ducal devra s'inscrire dans le présent article.

---

2 En vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Une des grandes discussions lors de l'élaboration de la Convention du travail maritime était précisément la définition des « gens de mer ». L'objectif du Bureau International du Travail (BIT) était d'étendre cette qualification juridique au plus grand nombre afin de permettre également à des personnes non directement attachées au navire, mais travaillant de longues périodes sur un navire, de bénéficier du régime protecteur de la Convention. Ainsi, même un pianiste engagé à bord d'un navire de croisière sera considéré comme un marin. Toutefois, le BIT a laissé la possibilité aux Etats parties d'exclure certaines catégories de personnes de cette définition, en fin de compte très large. A cette fin, il a formulé certaines lignes directrices exigeant, par exemple, de considérer le lieu principal de l'activité de cette personne. De telles personnes peuvent, par exemple, être des techniciens ou ingénieurs qui interviennent pour une courte durée sur un navire en mer. La présente disposition reflète cette faculté accordée aux Etats parties.

Au niveau du paragraphe 2, conformément à sa décision prise au niveau de la phrase liminaire de l'article 3.0.0-1, la commission a supprimé la tournure « Sauf disposition contraire expresse ».

Amendement 7 – visant l'article 73, art. 3.0.0-4 (nouveau)

L*ibellé :*

« **Art. 3.0.0-4.** Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;

2° l'action du marin peut être portée

a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ; ou

b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou

c) devant la juridiction du lieu d'embauche. *»*

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique que l'article 3.1.2-60, qui reprend le droit commun du licenciement, ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. Il rappelle que dans le droit commun du travail, c'est le lieu du travail qui est déterminant. Dans le présent contexte, il serait cependant utile de préciser la compétence territoriale des juridictions et d'indiquer quels sont les critères de rattachement à prendre en compte.

La commission note que le droit international privé a mis en place des principes qui fixent la compétence internationale dans le cadre d'un contrat de travail. Dans le contexte européen, cette compétence est fixée par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ainsi que par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui y est associée. En dehors du cadre européen, la détermination des juridictions compétentes se fait par extension à l'ordre international des règles territoriales internes.

Par l'insertion d'un article supplémentaire (Art. 3.0.0-4) parmi les articles préliminaires du présent livre, la commission a donc suivi l'avis du Conseil d'Etat. Ce nouvel article détermine la compétence territoriale interne du juge luxembourgeois et reprend à cette fin les critères afférents dudit règlement européen.

Les articles subséquents ont été renumérotés en conséquence.

Amendement 8 – visant l'article 73, ancien art. 3.0.0-4, paragraphe 1er

Libellé :

« **Art. 3.0.0-45.** (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités ~~et les conditions~~ de délivrance. *»*

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, sur base de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, à l'encontre du règlement grand-ducal prévu pour fixer les « modalités et les conditions

de délivrance » de la pièce d'identité des gens de mer. Ce sont plus précisément les « conditions » prévues comme pouvant être fixées par voie de règlement grand-ducal qui l'interpellent.

La commission a constaté qu'il s'agit en fait, et conformément à la convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, uniquement des modalités de la délivrance qui sont à fixer, de sorte qu'elle a supprimé les termes superfétatoires « et les conditions ».

En ce qui concerne l'autre observation du Conseil d'Etat dénotant une différence entre le texte du projet de loi et le texte coordonné joint au document de dépôt, la commission note qu'il s'agit d'une erreur au niveau du texte coordonné joint au projet de loi. Saisie du seul texte de la future loi, cette observation ne la concerne pas directement.

Amendement 9 – visant l'article 73, art. 3.1.1-2

Libellé :

« **Art. 3.1.1-2.** En cas d'infractions à l'article 3.1.1-1, le commissaire ~~peut~~ ordonne~~r~~ la cessation immédiate du travail du marin concerné.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est~~ Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum. *»*

Commentaire :

Lié au précédent article, l'article 3.1.1-2. permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord sans avoir atteint l'âge requis. L'article sanctionne également pénalement l'armateur qui emploie un marin mineur.

Compte tenu de l'opposition formelle du Conseil d'Etat exprimée à l'encontre du premier alinéa, la commission a transformé en obligation la faculté prévue pour le commissaire d'ordonner la cessation de l'occupation d'un mineur. Ainsi, les termes « peut ordonner » ont été remplacés par le terme « ordonne ».

En supprimant au deuxième alinéa le début de phrase « Sans préjudice de l'alinéa qui précède, », la commission suit également l'avis du Conseil d'Etat concernant ce libellé, car la sanction prévue par cet alinéa est indépendante de la cessation immédiate du travail du marin concerné visée au premier alinéa.

Amendement 10 – visant l'article 73, art. 3.1.1-6, paragraphe 1er

Libellé :

« **Art. 3.1.1-6.** (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;

2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question;

3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question ~~;~~.

~~4. un médecin accepté par le commissaire. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités et les conditions d'acceptation d'un tel médecin.~~

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical. *»*

Commentaire :

L'article 3.1.1-6 précise, d'une part, que les frais du certificat médical sont à charge de l'armateur et détermine, d'autre part, quel praticien est autorisé pour délivrer ce certificat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate « que les auteurs du projet de loi sont *a priori* plus larges dans l'article sous examen en acceptant des médecins, sans spécialisation, avec la seule exigence d'être licenciés ou certifiés (points 1 à 3). La loi nationale est dès lors moins sévère et plus large que la norme internationale hiérarchiquement supérieure. Cependant, il faut souligner que la STCW n'émet à l'endroit de la qualification du médecin qu'une recommandation et non pas une obligation. ».

A l'encontre du point 4 du présent article, le Conseil d'Etat émet toutefois une opposition formelle fondée sur l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ce point prévoit la possibilité de faire accepter un médecin par le commissaire, possibilité dont les modalités et conditions pourraient être précisées par un règlement grand-ducal.

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a supprimé le point 4.

La commission donne à considérer que tous les Etats visés sont censés respecter les standards internationaux et qu'à ce niveau le Grand-Duché ne peut se fier que sur le principe de la reconnaissance et de la confiance mutuelle. Ce n'est pas au Luxembourg de s'ingérer dans la législation et le fonctionnement interne d'autres Etats.

Dans la pratique, le Luxembourg considère ainsi comme autorisés les médecins d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange, les médecins licenciés d'un Etat ayant ratifié la Convention du travail maritime ou encore les médecins qui ont été licenciés par un Etat figurant sur la liste blanche de la STCW et sont habilités par ces Etats à délivrer des certificats médicaux qui répondent aux exigences prévues à la Convention STCW. Les certificats établis par ces médecins sont donc réputés avoir été établis par des médecins qualifiés et suivant les prescriptions posées au paragraphe 7 de la Section A-I/9 du code STCW.

Toutefois, il est possible que certains Etats aient leurs propres spécificités qui vont au-delà de ces standards. C'est à ces spécificités que font référence les termes « suivant la réglementation qui y est applicable ».

Amendement 11 – visant l'article 73, art. 3.1.1-7, dernier alinéa

Libellé :

« La forme ~~et le contenu~~ du certificat médical pourr~~ont~~a être précisé~~s~~e par règlement grand-ducal. *»*

Commentaire :

L'article 3.1.1-7 précise quelles indications le certificat médical doit comporter.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa de cet article qui permet de préciser la forme et le contenu du certificat médical par voie de règlement grand-ducal. Il juge inconcevable qu'un règlement grand-ducal puisse déroger à une norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergent.

Constatant que les auteurs du projet de loi n'entendaient nullement fixer un autre contenu, mais qu'il s'agissait seulement de pouvoir préciser la forme de ce certificat, la commission a supprimé les termes « et le contenu ».

Amendement 12 – visant l'article 73, art. 3.1.1-8

Libellé :

« **Art. 3.1.1-8.** A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW ~~ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié~~ :

1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;

2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement. *»*

Commentaire :

Cet article détermine la durée de validité des certificats médicaux.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs ne se sont pas limités à recopier le point afférent de la Convention du travail maritime et exprime deux oppositions formelles face à l'ajout « ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié ». Cette double condition supplémentaire, en contradiction avec la Convention, étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat demande la suppression de cette possibilité. En outre, les termes « autorité maritime » ne sont point définis dans le dispositif et sont donc également source d'insécurité juridique. Il propose toutefois de préciser les points 1 et 2 par l'ajout des termes « à compter de son établissement ».

Compte tenu des explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, la commission considère l'ajout initial comme non nécessaire et la clarification desdits points proposée par le Conseil d'Etat comme utile. La commission a en plus apporté une légère adaptation d'ordre rédactionnel (« à compter de la date de son établissement »).

Amendement 13 – visant l'article 73, art. 3.1.1-9

Libellé :

« **Art. 3.1.1-9.** En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent ~~se faire examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant.~~, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail. *»*

Commentaire :

Cet article prévoit une sorte de recours pour les gens de mer qui n'ont pas pu obtenir leur certificat médical ou qui se sont vu imposer des limitations.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, à l'alternative prévue de pouvoir, le cas échéant, également se faire examiner « par un arbitre médical indépendant ». Puisque cette possibilité n'est nullement définie dans le projet de loi, ni dans la Convention du travail maritime, ni ailleurs en droit national, les personnes qui pourraient être considérées comme arbitres médicaux indépendants ne sont pas connues.

La commission note que la formulation critiquée a été reprise de la Convention du travail maritime qui, elle-même, se doit de tenir compte de la diversité des systèmes afférents des Etats parties. La commission a donc précisé les deux options prévues par la Convention et adapté au contexte légistique luxembourgeois le libellé de cet article. La commission a veillé à préserver l'intention de la Convention qui prévoit en fait un recours gracieux devant une autorité agréée. Il ne peut s'agir d'un médecin quelconque.

Amendement 14 – visant l'article 73, art. 3.1.1-13

Libellé :

« **Art. 3.1.1-13.** En cas d'infraction~~s~~ aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ~~peut~~ ordonne~~r~~ la cessation immédiate du travail du marin concerné.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est~~Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;

2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier~~.~~ ;

3° ~~En~~ en cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum. *»*

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime la même opposition formelle à l'encontre du libellé du présent article que celle qu'il avait formulée au niveau de l'article 3.1.1-2.

Le même amendement a donc été apporté à l'article 3.1.1-13.

Amendement 15 – visant l'article 73, art. 3.1.1-16, alinéa 2

Libellé :

« Un règlement grand-ducal fixe les ~~qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées, ainsi qu'à la~~ modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales. *»*

Commentaire :

Tandis que l'alinéa 1er de l'article 3.1.1-16 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, la formulation du second alinéa suscite une opposition formelle.

L'alinéa 2 renvoie de manière très large à un règlement grand-ducal pour fixer les détails de la disposition générale précédente ayant trait aux conditions de formation professionnelle. Le Conseil d'Etat se heurte au fait que le pouvoir règlementaire ait la possibilité de fixer également les qualifications requises. Il renvoie à la règle 1.3 de la Convention du travail maritime : « les formations et brevets conformes aux instructions ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle ». Il note qu'il est « difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure. ».

La commission donne à considérer que ce règlement grand-ducal existe déjà,[3] mais traite uniquement de la reconnaissance des brevets, diplômes et autres titres. La partie problématique de la première phrase du deuxième alinéa peut donc être supprimée.

La commission a donc amendé l'alinéa 2 dans ce sens.

Amendement 16 – visant l'article 73, art. 3.1.1-17

Libellé :

« **Art. 3.1.1-17.** En cas d'infraction~~s~~ aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ~~peut~~ ordonne~~r~~ la cessation immédiate du travail du marin concerné.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède~~Sauf si une dérogation est dûment accordée :

1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16~~.~~ ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 ~~euros~~ à 5~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16~~.~~ ;

3° quiconque obtient par ~~fraude~~ tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 ~~du Code pénal~~de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande. *»*

---

3 Règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

Commentaire :

A cet endroit, le Conseil d'Etat réitère ses observations et ses oppositions formelles déjà formulées lors de son examen des articles 3.1.1-2 et 3.1.1-13.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose, en plus, formellement au terme de « fraude » employé au deuxième alinéa, point 3, comme infraction autonome et signale que la référence faite à l'article 58 du Code pénal est erronée car ne concernant pas la présente matière. Il rappelle que l'article 14 de la Constitution exige la précision de l'infraction pénale.

La commission donne à considérer qu'il importe de maintenir la possibilité d'accorder une dérogation à ces critères de formation professionnelle prescrite pour pouvoir réagir à des situations d'urgence notamment. C'est la raison pour laquelle il a été opté, au premier alinéa, pour la formulation « peut ordonner la cessation immédiate (…) ». La commission a donc amendé ce premier alinéa en évoquant explicitement cette possibilité de déroger à ces critères.

En ce qui concerne l'autre opposition formelle, la commission se voit amené à préciser qu'il s'agit de pouvoir sanctionner des personnes qui par un comportement frauduleux ou de la tromperie obtiennent un engagement à une fonction à bord pour laquelle elles ne disposent pas de la formation requise. Cette référence se rapporte, en fait, au « Code pénal maritime ». Il y donc lieu de se référer à la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant ce code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

L'alinéa 2, point 3°, de l'article 3.1.1-17 a donc été amendé dans ce sens.

Amendement 17 – visant l'article 73, art. 3.1.1-20

Libellé :

« **Art. 3.1.1-20.** Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

~~Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs dans l'Union européenne, la~~La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret. *»*

Commentaire :

L'article 3.1.1-20 prévoit que tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin.

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le début de phrase de l'alinéa 2.

Le Conseil d'Etat renvoie, en outre, à ses considérations générales quant au règlement grand-ducal évoqué par l'alinéa 3 de cet article. La commission donne à considérer que ce règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret de marin existe déjà.[4]

Amendement 18 – visant l'article 73, art. 3.1.2-3

Libellé :

« **Art. 3.1.2-3.** Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois:

1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement~~. Un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou préposé peut justifier de cette qualité~~ ;

2° *(...)* ;

4 Le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

3° *(...)* ;

4° *(...)* ;

5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui ~~constate~~ mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative ~~par exemple~~ à la qualité du travail ou au salaire ~~sauf à la demande expresse du marin~~. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin. *»*

Commentaire :

L'article 3.1.2-3 traite du contrat d'engagement maritime des gens de mer.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu au point 1 de cet article. Il rappelle « que le pouvoir conféré au Grand-Duc par l'article 36 de la Constitution ne lui permet pas d'étendre ou de restreindre la portée de la loi, en l'occurrence les dispositions relatives à la preuve des obligations contractuelles prévues par le Code civil. ».

Partant, la commission a rayé ce renvoi à un règlement grand-ducal. En plus, elle a fait droit à la demande du Gouvernement d'amender le point 5° de cet article, afin de faire droit à une observation de l'Organisation internationale du travail – la fin de phrase ajoutée « sauf à la demande expresse du marin » est à supprimer, car non prévue par la Convention du travail maritime à transposer.

Amendement 19 – visant l'article 73, art. 3.1.2.-5

Libellé :

« **Art. 3.1.2-5.** (1) ~~Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, le~~Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes:

1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2° *(...)*

12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu ~~:~~.

Les précisions figurant aux points ci-dessus énumérés peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige. »

Commentaire :

L'article 3.1.2-5 énumère notamment les indications que doit comporter un contrat d'engagement maritime.

Tel que demandé par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le début de phrase du *paragraphe 1er* (« Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, »).

La commission préfère, par contre, maintenir la précision fournie par l'alinéa 3 du paragraphe 1er qui rappelle que si le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A2.1 de la Convention constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement. Pour le Conseil d'Etat ce rappel est superfétatoire.

Le choix de la commission s'explique par la multitude des acteurs œuvrant dans ce secteur résolument international (armateurs, marins, inspecteurs, etc.). Il est ainsi utile de souligner que sur un navire battant pavillon luxembourgeois, la Convention du travail maritime constitue un socle de normes minimales auquel il est impossible de déroger quelle que soit la loi applicable au contrat.

Le Conseil d'Etat considère également *l'alinéa 2 du paragraphe 2* comme superfétatoire. Cette disposition précise qu'un document écrit de modification n'est pas nécessaire en cas de modification législative, réglementaire, administrative ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une reprise de l'article L. 121-4, paragraphe 4, dernier alinéa, du Code du travail, la commission a maintenu l'alinéa en question.

Faisant droit au Conseil d'Etat qui estime qu'il serait utile de permettre au marin d'établir également le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens et non seulement son existence, la commission a amendé le *paragraphe 3*. Elle a donc inséré les termes « et le contenu ».

Amendement 20 – visant l'article 73, art. 3.1.2-17, alinéa 2

Libellé :

« En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer. *»*

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte au fait que *l'alinéa 2* de l'article 3.1.2-17 ne détaille pas de quelle manière l'armateur est tenu d'informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance de poste. En plus, afin d'éviter toute confusion, il y aurait lieu de préciser que sont visés seulement les gens de mer occupés dans ses services sous contrat de travail à durée déterminée.

Partant, la commission a amendé cet alinéa par l'insertion, d'une part, des termes « à bord de ses navires » et « qu'il emploie, » et, d'autre part, par l'ajout de la phrase suivante : « Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer. ».

Amendement 21 – visant l'article 73, art. 3.1.2-18, paragraphe 1er

Libellé :

« **Art. 3.1.2-18.** (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à ~~trois~~ deux mois ;

2° ~~S~~sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,

a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~trois~~ deux mois et inférieure à ~~6~~ trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~1 mois~~trois semaines ~~:~~;

b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~6~~ six mois et inférieurs à ~~9~~ neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~2~~ deux mois ;

c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~9~~ neuf mois et inférieurs à ~~12~~ douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~3~~ trois mois ;

d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~12~~ douze mois et inférieurs à ~~15~~ quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~4~~ quatre mois ;

e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~15~~ quinze mois et inférieurs à ~~18~~ dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~5~~ cinq mois ;

f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~18~~ dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~6~~ six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2°. *»*

Commentaire :

L'article 3.1.2-18 règle la période d'essai que le contrat d'engagement à durée déterminée peut prévoir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que la rédaction de cette disposition ne permet pas de convenir d'une période d'essai dans le cadre d'un contrat dont la durée est inférieure à trois mois. Demander une période d'essai pourrait cependant également être dans l'intérêt du marin. Le Conseil d'Etat souligne, en outre, que le Code du travail quant à lui permet une période d'essai pour les contrats à durée déterminée inférieure à trois mois.

La commission rappelle qu'un contrat d'engagement ne peut être résilié durant la période d'essai minimale de deux semaines. La formulation de cet article avait pour objectif de mettre en place une période d'essai dans le cadre des contrats à durée déterminée, dans le sens du droit commun du travail, c'est-à dire qu'elle soit à la fois proportionnée et utile.

Ainsi, une durée de l'essai inférieure ou égale au tiers de la durée du contrat a, aux yeux des auteurs du projet de loi, semblé proportionnée.

Prévoir une période d'essai pour des contrats de moins de deux mois semble cependant inutile, compte tenu des délais de résiliation à respecter et prévus par l'article 3.1.2-6, paragraphe 5. Seuls les contrats d'une durée supérieure à deux mois et inférieurs à trois mois peuvent ainsi encore être visés afin de faire droit à ladite observation du Conseil d'Etat.

Amendement 22 – visant l'article 73, art. 3.1.2-32

Libellé :

« **Art. 3.1.2-32.** Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais. *»*

Commentaire :

L'article 3.1.2-32 correspond au point 9 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime. Il prévoit qu'une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être tenue à bord et mise à disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu, comme cela figure dans d'autres articles, d'ajouter les termes « ou du moins en anglais ».

La commission se doit toutefois de signaler que cette proposition ne peut pas être suivie à la lettre. Un tel ajout reviendrait à assouplir cette condition minimale prévue par la Convention du travail maritime qui ne se réfère pas à la langue anglaise.

L'objectif de cette disposition est la protection du marin. Celui-ci doit être informé de ce droit dans une langue de sa connaissance, en général la langue du navire. Recourir à la conjonction « ou » donnerait une alternative moins protectrice du marin. Ajoutées de cette manière, il serait probable que dans bien des cas ces dispositions ne soient mises à disposition seulement en langue anglaise. C'est la raison pour laquelle la commission a procédé à cet ajout par le terme « et ». La charge supplémentaire ainsi imposée à l'armateur ne semble pas excessive, compte tenu du fait qu'une traduction anglaise de ces dispositions nationales se trouve aisément.

Amendement 23 – visant l'article 73, art. 3.1.2-34

Libellé :

« **Art. 3.1.2-34.** Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et ~~spécialement~~ plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un ~~R~~règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière ~~et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière~~. »

Commentaire :

L'article 3.1.2-34 exige la mise en place d'une garantie financière par l'armateur destinée à assister les marins abandonnés.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Il rappelle que cette matière a trait à la liberté du commerce, réservée par l'article 11 de la Constitution à la loi.

La commission précise qu'un tel règlement grand-ducal existe déjà. Il date du 3 avril 2020 et fixe la forme de la garantie financière. Ce règlement ne dit mot sur les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière.

Par conséquent, la commission a supprimé cet ajout en fin de phrase de l'alinéa 3.

Pour ce qui est de la question soulevée par le Conseil d'Etat qui, dans un contexte international, est visée par la notion de « partenaires sociaux », la commission a été informée qu'il s'agissait de la Fedil *Shipping* pour les armateurs et des syndicats OGBL et LCGB pour le salariat.

Amendement 24 – visant l'article 73, art. 3.1.2-47

Libellé :

« **Art. 3.1.2-47.** Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation:

1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur sur le navire où il est affecté;

2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;

3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés. »

Commentaire :

L'article 3.1.2-47 énumère des obligations générales du marin.

La disposition que le marin doit exécuter son travail avec « soin, probité et conscience […] dans le respect […] usages en vigueur », suscite une opposition formelle de la part du Conseil d'Etat. Dans son avis, celui-ci rappelle qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi et renvoie à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. Il critique de surcroît le manque « de précisons quant aux usages en vigueur » et l'insécurité juridique induite par cette disposition.

La commission signale que cet article est une reprise à droit constant de l'article 88 de la loi précitée du 9 novembre 1990, qui renvoyait déjà aux usages. Les usages sont synonymes de coutume et donc une source du droit non écrit. Parler d'insécurité juridique à leur sujet revient à remettre en cause la coutume comme source du droit. L'article 1134-1 du Code civil se réfère directement « aux usages ». Il en va de même de l'article 1135 du Code civil.

Concernant les principes applicables à l'exécution du contrat de travail, la loi précitée du 9 novembre 1990 renvoie déjà à la coutume. Il s'agit donc d'une coutume *secundum legem*, qui a la même valeur que la loi. Le Code du travail y renvoie également à l'article L. 224-3, point 3, lettre b, et à l'article L. 533-13, point 4.

Puisqu'il semble impossible de définir avec précision les usages respectivement en vigueur sur le lieu de travail du marin, cette disposition a forcément été rédigée de manière générale. La commission s'est ainsi limitée à préciser qu'il s'agit des règlements et usages *sur le navire où il est affecté*. Les

marins, qui changent de navire, devront respecter ces usages de travail qui sont susceptibles de diverger de navire en navire. Il est toutefois impossible de savoir à l'avance ce qui sera d'usage sur tel ou tel navire. Egalement dans d'autres contextes de travail des façons de faire constantes, acceptées et pratiquées par tous et non contestées, donc des usages, ont été déclarées comme étant une coutume et obligatoire par des juges sans qu'elles aient été fixées dans un règlement ou un écrit quelconque.

Amendement 25 – visant l'article 73, art. 3.2.1-3

Libellé :

« **Art. 3.2.1-3.** La ~~norme de~~ durée ~~du~~ de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire ~~et du repos correspondant aux jours fériés~~.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils. *»*

Commentaire :

Tel que suggéré dans l'avis du Conseil d'Etat, la commission a omis la précision à la fin de l'alinéa 2 relative aux jours fériés.

Cette précision a été reprise au niveau de l'article 3.2.2-1.

Amendement 26 – visant l'article 73, art. 3.2.1-11, alinéa 1er

Libellé :

« **Art. 3.2.1-11.** La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ~~;~~.

~~3° les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires ;~~

~~4° les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires ;~~

~~5° les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques ;~~

~~6° le temps nécessaire et supplémentaire qu'exige la relève des quarts.~~ *»*

Commentaire :

L'article 3.2.1-11 prévoit les cas dans lesquels la durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi vont plus loin que le point 14 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime en ajoutant quatre cas où un tel dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail deviendrait possible. Le Conseil d'Etat note qu'en cas de conflit à ce sujet, la Convention du travail maritime pourra être invoquée par le marin. Par conséquent, le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle la suppression des points 3 à 6.

La commission note que lesdits points sont issus de l'article 92 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Ces points étaient initialement prévus par la convention n° 109 de l'OIT, mais qui n'est jamais entrée en vigueur.

Par la suppression de ces quatre points, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat.

Amendement 27 – visant l'article 73, art. 3.2.1-13

Libellé :

« **Art. 3.2.1-13.** Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins:

1° le programme du service à la mer et au port;

2° le nombre ~~maximal d'heures de travail ou le nombre~~ minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable. »

Commentaire :

L'article 3.2.1-13 prévoit l'affichage d'un tableau à bord précisant l'organisation du travail à bord.

C'est à juste titre que le Conseil d'Etat donne à considérer que la référence faite, au point 2, au nombre maximal d'heures de travail est superfétatoire. Partant, la commission a supprimé les termes « maximal d'heures de travail ou le nombre ».

Amendement 28 – visant l'article 73, art. 3.2.1-16, alinéa 1er

Libellé :

« **Art. 3.2.1-16.** Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a occupé des gens de mer ~~au-delà des limites maximales de durée de travail~~ sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution;

2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14. »

Commentaire :

L'article 3.2.1-16 prévoit les sanctions qui s'appliquent en cas d'inobservation des limites maximales de durée de travail fixées ou des dispositions sur la tenue des registres des heures et de l'organisation du travail à bord.

Pour des raisons de cohérence rédactionnelle, le Conseil d'Etat recommande d'aligner la terminologie employée au point 1 à celle employée au niveau de l'article 3.2.1-5. Par conséquent, la commission a remplacé la formulation « au-delà des limites maximales de durée de travail » par les termes « sans respecter les heures de repos minimales ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande, en plus, de renoncer au renvoi à des règlements grand-ducaux d'exécution prévu par ce point. A ce sujet, la commission a fait droit aux explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qui ont souligné que ce renvoi doit être maintenu, car la convention collective du 14 février 2020, qui fixe les heures minimales de repos, a été déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 3 avril 2020.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se réfère encore à ses observations formulées à l'endroit de l'article 3.2.2-6 *in fine*. Donnant à considérer qu'une différence entre ces peines existe également dans le Code du travail, la commission n'a pas jugé utile d'aligner les sanctions entre l'article 3.2.1-16 et 3.2.2-6.

Amendement 29 – visant l'article 73, art. 3.2.2-1, alinéa 1er

Libellé :

« **Art. 3.2.2-1.** Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3. »

Commentaire :

La précision ajoutée en fin de phrase du premier alinéa, s'ensuit d'une suggestion d'ordre rédactionnel exprimée par le Conseil d'Etat dans l'intérêt de la lisibilité du texte. A ce sujet, la commission renvoie à son amendement visant l'article 3.2.1-3.

Amendement 30 – visant l'article 73, art. 3.2.2-6

Libellé :

« **Art. 3.2.2-6.** Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions ~~des du présent chapitre~~ de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Commentaire :

Tandis que la commission a fait sienne la proposition d'ordre rédactionnel exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat, elle n'a pas suivi la suggestion d'amendement visant à aligner les sanctions prévues par le présent article et l'article 3.2.1-16. Cette différence entre les peines existe également dans le Code du travail.

Amendement 31 – visant l'article 73, art. 3.2.2-9

Libellé :

« **Art. 3.2.2-9.** Les infractions ~~aux articles de la présente section~~ à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5~~.~~000 euros ou d'une de ces peines seulement. *»*

Commentaire :

S'appuyant sur l'article 14 de la Constitution qui a comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 3.2.2-9.

Parmi les trois articles qui composent la présente section, il y a donc lieu de se référer directement à l'article effectivement visé – concrètement, il s'agit de l'article 3.2.2-7.

Amendement 32 – visant l'article 73, art. 3.2.2-20

Libellé :

« **Art. 3.2.2-20.** Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. ~~Le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut toutefois être effectué de l'accord des parties, à la demande du marin. La convention collective sinon un règlement grand-ducal fixera les conditions de cumul.~~Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequel n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours. *»*

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au présent article.

Renvoyant à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, le Conseil d'Etat exige que les conditions minimales de cumul du congé soient déterminées dans le corps même de la loi.

La commission a donc amendé l'article 3.2.2-20 en reprenant la formulation afférente du Code du travail.

Amendement 33 – visant l'article 73, art. 3.2.2-22

Libellé :

« **Art. 3.2.2-22.** Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ~~de la présente section~~ ainsi qu'à ~~ses~~leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5~~.~~000 euros ou d'une de ces peines seulement. *»*

Commentaire :

Compte tenu de l'imprécision de cet article qui fixe le régime répressif s'appliquant aux infractions à la présente section, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement.

Partant, la commission a précisé les articles effectivement couverts par ces peines.

Amendement 34 – visant l'article 73, art. 3.2.2-23

Libellé :

« **Art. 3.2.2-23.** (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du Code du travail, ~~le marin de sexe masculin qui demande à exercer~~ le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin~~, ne peut y prétendre que dans le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être organisé à partir du premier jour de la troisième semaine qui suit l'accouchement ou en cas d'adoption, à partir de la date du jugement d'adoption.~~ A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1er ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, deuxième point. *»*

Commentaire :

Au *paragraphe 1er*, compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat et afin de lever tout doute quant au champ d'application de cette disposition, la commission a ajouté les termes « s'ils répondent aux exigences desdits articles. ».

A ce sujet, la commission tient à rappeler que la détermination de la loi applicable au régime de sécurité sociale ne suit pas la même logique que celle de la loi applicable au contrat de travail.

Ainsi, au niveau européen, la détermination de la loi applicable au régime de sécurité sociale est régie par le règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

En dehors de ce cadre communautaire, il y a lieu de prendre en considération l'existence de conventions bilatérales. A défaut, un régime d'assurance privée est à appliquer (cf. infra, art. 4.0.0-2 du présent projet de loi).

Autrement dit, le droit au congé parental est indépendant de la loi applicable au contrat de travail, mais dépend de l'affiliation au régime de sécurité sociale. Par voie de conséquence, deux lois différentes peuvent s'appliquer au contrat de travail et au régime de sécurité sociale.

A l'encontre du *paragraphe 3*, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle en rappelant l'article 11, paragraphe 2, de la Constitution. Pour répondre à cette opposition formelle, la commission a reformulé ce passage de manière plus générale en omettant les termes « de sexe masculin ». Cette précision rédactionnelle résultait de la présomption des auteurs que la femme marin ayant accouchée ne serait de toute manière plus à bord au moment du début de son congé parental.

En outre, afin de répondre à une préoccupation exprimée par les armateurs et ayant trait à l'organisation pratique de cette disposition, la commission a complété ce paragraphe en prévoyant que le point de départ de ce premier congé parental est à fixer de manière concertée entre l'armateur et le marin. Elle est d'avis que cette phase de concertation ne peut dépasser deux mois à compter de la demande de congé parental.

Cette flexibilité concernant le début du congé parental est requise compte tenu de la spécificité de ce secteur. Un navire sur haute mer peut difficilement faire marche arrière pour rejoindre le prochain port afin de permettre à un de ses marins d'entamer immédiatement son congé parental. Il doit, en plus, s'agir d'un port, où le marin concerné puisse être remplacé. Sans ce minimum de flexibilité, le navire risquerait, au pire des cas, d'être immobilisé pendant des semaines, si cette personne occupe une fonction essentielle.

L'objectif de cette concertation est, notamment, de garantir que le marin concerné informe à temps son armateur de la grossesse de sa femme afin que le congé parental, auquel il a droit, puisse être organisé bien au préalable afin d'éviter les inconvénients qu'ils viennent d'évoquer. Il s'agit de concilier

les intérêts divergents des deux parties. Informé à l'avance, l'armateur devrait aisément pouvoir organiser la relève du marin sollicitant son congé parental.

La commission a également prévu le cas de figure d'un désaccord entre ces deux parties sur cette date.

La détermination du délai endéans lequel ce premier congé parental doit commencer a été laissée aux soins des partenaires sociaux.

Le nouveau *paragraphe 4* vise à régler le cas de figure d'un désaccord sur le report du deuxième congé parental.

Amendement 35 – visant l'article 73, art. 3.2.3-8, alinéa 2

Libellé :

« En conformité avec l'article 3.1.2-53, paragraphe 4, ~~Si~~si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité. *»*

Commentaire :

L'article 3.2.3-8 traite de la continuation du versement des salaires durant une période de captivité du marin.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la formulation de cet article. Il donne à considérer que ce libellé peut « être compris en ce sens que le contrat d'engagement prendrait fin après le rapatriement du marin libéré. ».

Afin d'exclure cette interprétation erronée, la commission a précisé le début du deuxième alinéa.

Amendement 36 – visant l'article 73, art. 3.2.3-13

Libellé :

« **Art. 3.2.3-13.** Le commissaire pourra prononcer une amende administrative ~~de~~ allant jusqu'à 5~~.~~ 000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger. *»*

Commentaire :

La nuance introduite dans la formulation de cet article s'ensuit d'une observation afférente exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat. Celui-ci critique le fait que le libellé initial « ne prévoit aucune latitude d'appréciation par rapport au comportement de l'armateur ». Le Conseil d'Etat estime que l'amende doit pouvoir être adaptée par rapport au manquement constaté.

La commission a donc remplacé le terme « de » par les termes « allant jusqu'à ».

Amendement 37 – visant l'article 73, art. 3.2.3-14

Libellé :

« **Art. 3.2.3-14.** Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ou conventions collectives, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. *»*

Commentaire :

L'article 3.2.3-14 prévoit des salaires minima.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article en raison de l'insécurité juridique créée par un libellé qui manque de clarté.

La commission donne à considérer que la formulation de ce libellé vise à traduire une réalité complexe. La législation actuelle pose le principe que tout marin qui navigue sous un pavillon luxembourgeois doit être payé au salaire social minimum luxembourgeois. Ce texte n'a jamais été suivi dans la pratique. Les salaires versés s'orientent à ceux d'application dans le pays d'origine du marin, même si sur le navire les marins en question exercent les mêmes tâches. Cette problématique fut l'objet d'ample discussions entre partenaires sociaux pour parvenir à la solution désormais proposée. Le constat partagé était que le niveau d'un salaire social minimum s'oriente au niveau du coût de la vie dans l'Etat respectif. Un autre principe admis concernant la fixation des salaires était, d'une part, celui de la liberté contractuelle et, d'autre part, celui de la nécessaire fixation de certains minima en-dessous desquels un salaire est à qualifier comme inadmissible. Il est évident que pour un marin résidant au Luxembourg ou si la loi lui applicable est le droit luxembourgeois, le salaire social minimum luxembourgeois s'applique. Il s'agissait donc de fixer une norme minimale pour toutes les autres catégories de marins, d'où la référence, critiquée comme « nébuleuse », « aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. ». Deux références concernant ces salaires existent au niveau international, le standard du Bureau international du travail (BIT) et le standard de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)[5].

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a donc précisé que ce montant sera fixé par « règlement grand-ducal ou conventions collectives » qui s'orienteront aux recommandations internationales. Cette tournure s'inspire de la loi française qui renvoie à un décret pour fixer ces rémunérations internationales.

Idéalement une convention collective serait déclarée d'application générale dans le secteur qui rend obligatoire les minima posés par l'ITF qui sont plus élevés que ceux du BIT. Il s'agit également d'éviter de s'exposer au reproche d'être un pavillon de complaisance.

Ces minima n'ont pas été inscrits dans la loi, afin d'éviter de devoir emprunter la lourde procédure d'une modification législative à chaque adaptation de ces montants par l'ITF.

La commission note que ni le Conseil d'Etat, ni la Chambre des Salariés, ne remettent en question l'argumentation que le salaire doit être lié au coût de la vie dans le pays de résidence du marin.

La commission estime que la précision supplémentaire apportée au présent article devrait également être de nature à permettre au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.2.3-16.

Amendement 38 – visant l'article 73, art. 3.2.4-3, paragraphe 2

Libellé :

« (2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, ~~des dérogations ou des exemptions aux dispositions précédentes pourront être adoptées par le commissaire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque les conditions suivantes seront réunies :~~

~~1. l'exemption doit être raisonnable et tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ;~~

~~2. l'exemption doit être justifiée par des circonstances particulières ou des motifs solides ;~~

~~3. la santé et la sécurité des gens de mer doivent être préservées.~~

~~Le cadre de ces dérogations ou exemptions est précisé par règlement grand-ducal.~~

et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;

3° des installations de blanchisserie ;

4° la superficie minimale des cabines. *»*

5 En anglais: ***I**nternational **T**ransport Workers' **F**ederation (ITF)*

Commentaire :

L'article 3.2.4-3 concerne les logements à bord mis à disposition des gens de mer.

L'avis formulé par le Conseil d'Etat à son encontre se caractérise par une double opposition formelle visant son paragraphe 2 et ceci pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Partant, la commission a reformulé ce paragraphe, de sorte à ce que les points 20 et 21 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime ne soient plus mélangés.

La commission souligne que, dans aucun cas, le commissaire ou un règlement grand-ducal ne saura prendre des dérogations de manière générale par voie de disposition générale à une norme légale dans une matière réservée à la loi.

En effet, ces dérogations ou exemptions sont accordées au cas par cas. Ceci, après examen de la taille du navire, du nombre de personne à bord, de ce qui est raisonnable et après consultation des partenaires sociaux.

La commission estime que l'amendement apporté au présent article devrait également être de nature à permettre au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.2.4-7, article qui sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Amendement 39 – visant l'article 73, art. 3.2.4-11

Libellé :

« **Art. 3.2.4-11.** (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3 ~~du présent article~~.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes:

~~1. avoir atteint l'âge de 18 ans; et~~

1° ~~2.~~ détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivrés par des ~~Membres~~ États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 ou la Convention ~~(~~nº 69~~)~~ sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire~~.~~ ;

2° ~~3.~~ avoir acquis au moins ~~1~~ un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe précédent incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation ~~agréé ou~~ reconnu par le ~~Commissariat aux affaires maritimes~~commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

~~(4) Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'admission comme cuisinier d'un marin ne disposant pas de certificat tel que visé au point 2 du paragraphe 2 du présent article mais ayant acquis une expérience significative en la matière à bord d'un ou de plusieurs navires~~. *»*

Commentaire :

L'article 3.2.4-11 concerne le statut du cuisinier à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime des observations concernant les paragraphes 1er, 3 et 4. Tant le paragraphe 3 que le paragraphe 4 sont frappés d'une opposition formelle.

La commission a supprimé la référence à un âge minimal. Cette suppression fait droit à l'observation du Conseil d'Etat considérant cette précision comme superfétatoire, l'article 3.1.1-1 du projet de loi

disposant que « l'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 18 ans est interdit ».

Egalement au niveau du paragraphe 3, la commission suit l'avis du Conseil d'Etat et désigne le commissaire comme l'autorité compétente pour reconnaitre la formation portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Tout en prenant acte que cette formation supplémentaire est requise par la Convention du travail maritime à la norme A3.2, paragraphe 4, la commission donne à considérer qu'une telle formation n'existe pas au Luxembourg, de sorte que le rôle du commissaire se limite à reconnaître ces formations étrangères.

La commission note que la responsabilité de l'autorité compétente est encadrée par des prescriptions minimales concernant les cuisiniers de navires publiées par l'OIT.

Afin de lever l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la commission a supprimé le paragraphe 4, accordant à l'exécutif la possibilité de préciser par règlement grand-ducal les conditions d'admission comme cuisinier d'un marin ne disposant pas du certificat requis, mais ayant acquis une expérience significative en la matière.

Amendement 40 – visant l'article 73, art. 3.2.4-16

Libellé :

« **Art. 3.2.4-16.** (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées ~~aux articles~~ à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et ~~à~~ 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 ~~et des règlements pris en leur exécution~~ est puni d'un emprisonnement de huit jours à ~~six mois~~ deux ans et d'une amende de 251 à 25~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du ~~marin engagé comme~~ cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par ~~les dispositions du présent chapitre~~l'article 3.2.4-11.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~ *»*

Commentaire :

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la commission a reformulé le paragraphe 1er de l'article 3.2.4-16, dans la mesure où les articles visés ne se rapportent pas tous à des règlements d'exécution.

Partageant l'avis du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 2, alinéa 2, la commission a supprimé cette disposition prévoyant des sanctions pénales plus sévères pour les cas où un cuisinier a été engagé à bord qui ne dispose pas des formations nécessaires, que pour les infractions à l'article 3.2.4-8 qui concerne la qualité et la quantité d'eau potable et de nourriture. En parallèle, elle a complété le paragraphe 1er d'une référence à ces articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13. Elle a également jugé pertinent d'inclure dans ces sanctions l'article 3.2.4-9, prévoyant la mise à disposition gratuite de nourriture aux marins engagés.

Amendement 41 – visant l'article 73, art. 3.2.5-1

Libellé :

« **Art. 3.2.5-1.** Le titre IV du ~~L~~livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

~~Par dérogation au paragraphe 3 de l'article L. 243-1 du Code du travail, est considérée comme exerçant une partie de son activité sur le territoire luxembourgeois, l'armateur qui exploite un navire battant pavillon luxembourgeois.~~ *»*

Commentaire

L'article 3.2.5-1 rend applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions du titre IV du livre II du Code du travail.

Partageant l'observation du Conseil d'Etat qui estime que la référence à l'article L.243-1 du Code du travail n'est pas nécessaire, la commission a supprimé cet alinéa.

C'est à escient que la commission s'est abstenue de définir la notion de l'entreprise dans le contexte spécifique du travail maritime, piste suggérée par le Conseil d'Etat.

Amendement 42 – visant l'article 73, art. 3.3.1-5

Libellé :

« **Art. 3.3.1-5.** Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ~~et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution~~. *»*

Commentaire :

L'article 3.3.1-5 a trait aux équipements médicaux et se réfère à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère que cet article « n'apporte aucune plus-value normative et est superflu. ».

La commission a maintenu cet article, quitte à omettre la mention de règlements grand-ducaux d'exécution. Cet article permet aux capitaines et autres gens de mer, le plus souvent étrangers, de mieux comprendre l'articulation entre les différents textes luxembourgeois applicables.

La commission donne à considérer que lesdits règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris. Le besoin de procurer pareilles précisions ne s'est jamais posé. Au niveau européen, ce domaine est réglé de manière assez explicite et en détail par des directives et règlements.

Amendement 43 – visant l'article 73, art. 3.3.2-2

Libellé :

« **Art. 3.3.2-2.** Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit ~~au minimum~~ prendre en charge:

1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité~~.~~ ;

3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants ~~-~~droit~~s~~ en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code ~~luxembourgeois des assurances sociales~~de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire~~.~~ ;

4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service. *»*

Commentaire :

L'article 3.3.2-2 reprend le paragraphe 1er de la norme A4.2.1 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime et indique les frais de maladie et d'accident à prendre en charge par l'armateur.

La commission a suivi l'avis du Conseil d'Etat, qui, à côté de quelques propositions rédactionnelles, suggère, dans l'intérêt d'une meilleure cohérence avec la norme A4.2.2. « traitement des créances contractuelles » de la Convention du travail maritime, de préciser que la couverture financière visée par le paragraphe 3, est relative aux créances contractuelles.

Amendement 44 – visant l'article 73, art. 3.3.2-3

Libellé :

« **Art. 3.3.2-3.** Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;

2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces. ~~Une convention collective ou un règlement grand-ducal peut limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin.~~ *»*

Commentaire :

L'article 3.3.2-3 règle la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la clause permettant qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal puisse limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin : il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Constatant que cette faculté qui suscite l'opposition formelle du Conseil d'Etat est prévue dans la Convention du travail maritime, mais qu'elle n'a jamais été mise en œuvre dans les différentes conventions collectives qui ont été négociées, la commission a supprimé la dernière phrase du point 2 du présent article.

Amendement 45 – visant l'article 73, art. 3.3.2-7

Libellé :

« **Art. 3.3.2-7.** Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, ~~et~~ 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement. *»*

Commentaire :

L'article 3.3.2-7 prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. Les peines prévues sont identiques à celles prévues par l'article 3.3.1-6.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'omission d'une référence à l'article 3.3.2-6.

Les auteurs du projet de loi ont considéré comme exagéré de punir pénalement l'armateur qui omettrait de prendre des mesures pour sauvegarder les biens des gens de mer malades, blessés ou décédés et de les leur faire parvenir. Une réparation civile leur paraissait suffisante.

Afin de garantir la mise en œuvre de ce droit dans la pratique, la commission a pourtant jugé approprié de prévoir la possibilité de sanctionner pénalement une personne qui ne prend pas sa responsabilité par rapport aux biens d'une personne tierce en détresse.

Amendement 46 – visant l'article 73, art. 3.3.3-2, paragraphes 2 et 3

Libellé :

« (2) L'armateur ~~prend les mesures nécessaires en vue de mettre~~ met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur ~~doit veiller à l'adaptation de ces~~ adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles,

avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées. »

Commentaire :

L'article 3.3.3-2 reprend en substance la règle 4.3 et la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'Etat remarque que la « formulation de cet article et des articles qui suivent est inhabituelle ».

Partageant cet avis, la commission a reformulé cet article afin de renforcer l'impérativité des dispositions des paragraphes 2 et 3.

Amendement 47 – visant l'article 73, art. 3.3.3-9, paragraphe 2

Libellé :

« (2) ~~L'armateur s'assure que les~~ Les gens de mer désignés ~~puissent~~ effectuer~~nt~~, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer. »

Commentaire :

L'article 3.3.3-9 transpose les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 12006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1er, du Code du travail.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé son paragraphe 2 pour souligner le caractère impératif de cette disposition.

A ce sujet, la commission renvoie également aux observations du Conseil d'Etat exprimées à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (voir infra).

Amendement 48 – visant l'article 73, art. 3.3.3-14

Libellé :

« **Art. 3.3.3-14.** L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1° à l'évaluation des risques ~~et aux mesures de protections~~ prévue~~s respectivement aux articles~~ à l'article 3.3.3-7 ~~et 3.3.3-19~~ ;

2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;

3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé. »

Commentaire :

L'article 3.3.3-14 oblige l'armateur à prendre les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord aient accès notamment à l'évaluation des risques et aux mesures de protection prévues.

Compte tenu du constat afférent du Conseil d'Etat, la commission a supprimé la référence faite, au point 1 de l'énumération, à l'article 3.3.3-19, puisque l'obligation en fait visée, de consigner de façon matérielle les mesures prises, résulte à suffisance du point 3 du présent article.

La commission a également complété ce dernier point, qui omettait d'évoquer les mesures de protection. En effet, chaque navire doit également disposer d'un plan de sécurité et de sûreté disponible à bord. Ces plans sont élaborés en coopération avec les sociétés de classification qui les contrôlent également. Il s'agit de documents de nature technique.

Amendement 49 – visant l'article 73, art. 3.3.3-15, paragraphe 1er

Libellé :

« **Art. 3.3.3-15.** (1) ~~L'armateur doit s'assurer que chaque~~ Chaque marin reçoi~~v~~et, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spé-

cifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1° de son engagement ;

2° d'un changement de poste ou fonction ;

3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;

4° de l'introduction d'une nouvelle technologie. »

Commentaire :

L'article 3.3.3-15 oblige l'armateur à s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le premier paragraphe de cet article afin de souligner l'impérativité de cette disposition.

Amendement 50 – visant l'article 73, art. 3.3.3-21, paragraphe 2

Libellé :

« (2) ~~L'armateur veille à ce que le~~ Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord ~~soient~~ doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent. *»*

Commentaire :

L'article 3.3.3-21 oblige l'armateur à mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le paragraphe 2 de cet article afin d'en souligner l'impérativité.

Amendement 51 – visant l'article 73, art. 3.3.3-22

Libellé :

« **Art. 3.3.3-22.** Un règlement grand-ducal ~~pourra~~ peut, compte tenu des spécificités du navire, ~~définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir~~ préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 en tenant compte des instruments internationaux, énumérés en annexe I, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de l'article 3.3.3-22. Il rappelle que la matière abordée concerne la sécurité des travailleurs, matière réservée par l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution à la loi. Ces minima concernant les mesures de précaution et de protection sont à fixer par le législateur et non par l'exécutif.

La commission note que l'objectif du règlement grand-ducal prévu était de préciser, en cas de besoin, des mesures techniques de précaution ou de prévention, mesures qui sont susceptibles d'évoluer en fonction du progrès technique. L'intention des auteurs était de s'accorder la possibilité d'être plus exigeant que le texte international respectivement en vigueur ou de combler d'éventuelles lacunes à ce niveau. Ils entendaient également se donner la possibilité de tenir compte de nouveaux types de navires rejoignant le registre maritime national. Ces dispositions techniques varient, en effet, fortement en

fonction de la nature du navire en question. Des règlements semblables existent déjà avec pour base légale le Code du travail.[6]

Il s'agit, en plus, d'avoir la possibilité de réagir rapidement pour préciser les normes afférentes, compte tenu des enseignements obtenus suite à un accident par exemple. La commission a ainsi été informée d'un récent accident qui s'était soldé avec la noyade de marins et suite auquel il a été constaté que sur le type de navire en question aucune obligation n'existait à tenir à disposition des tenues anti-immersion. En conséquence, le Commissariat avait unilatéralement décidé d'émettre une circulaire enjoignant de tels navires à disposer de telles tenues. Sur ce point précis, le Luxembourg est donc allé au-delà des normes internationales existant dans ce domaine. Une circulaire n'a toutefois pas le même poids juridique qu'un règlement grand-ducal.

La commission donne, en outre, à considérer que la fixation de normes nationales bien plus strictes aurait, dans bien des cas, pour conséquence le changement du pavillon par l'armateur concerné.

Comme il vient d'être indiqué, pareils minima contraignants existent déjà. Ces standards minimaux sont fixés dans des conventions internationales.

Toutefois, l'insertion dans le corps même de la loi des minima en vigueur concernant les mesures de précautions, le matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord aurait non seulement alourdi le dispositif au détriment de sa lisibilité, mais aurait pour conséquence de devoir périodiquement modifier la future loi à ce sujet.

La commission a donc sauvegardé la faculté pour l'exécutif de pouvoir préciser par voie de règlement grand-ducal les standards en question, mais a reformulé cette disposition en renvoyant directement aux articles du projet de loi effectivement visés et à leur encadrement international. Pour des raisons de transparence, d'exhaustivité et de lisibilité à l'égard de l'administré, la commission a fait référence à une annexe qu'elle a ajouté au dispositif (voir *infra* amendement 67). Cette annexe fera partie intégrante de la future loi et indique tous ces textes internationaux qui s'appliquent dans ce domaine. Cette façon de procéder à l'avantage de ne pas rendre rédhibitoire le dispositif légal proprement dit et de ne devoir modifier, le cas échéant, que ladite annexe.

Amendement 52 – visant l'article 73, intitulé de la section 2 et phrase liminaire de l'art. 3.3.3-24

Libellé :

« Section 2 – Obligations des gens de mer
et ~~autres personnes intéressées.~~de toute autre personne
à bord, à l'exception des passagers

(...)

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et ~~autres personnes intéressées~~ toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent : *(...) »*

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à la référence faite à des « personnes intéressées ». Remarquant qu'il s'agit soit de gens de mer qui « tombent de toute façon dans le champ d'application légal, soit elles ne le sont pas et donc elles tombent sous le droit commun. ». Le Conseil d'Etat propose donc de se référer aux seules « obligations des gens de mer ».

La commission donne à considérer qu'il ne s'agit pas seulement de gens de mer qui œuvrent sur ces navires, mais également d'autres personnes, par exemple des scientifiques, auxquelles ces obligations en matière de sécurité et de santé s'appliquent également. C'est la raison pour laquelle la Convention du travail maritime de 2006 recourt à cette formulation. Cependant, afin de venir à la rencontre du Conseil d'Etat, cette notion, pouvant paraître trop générale, a été précisée comme suit : « toute autre personne à bord, à l'exception des passagers ».

---

6 *i)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail ; *ii)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail.

Ce même amendement a été apporté à chaque occurrence de cette notion dans la suite du dispositif. En effet, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette formulation lors de sa première occurrence au sein même du texte (art. 3.3.3-24).

Amendement 53 – visant l'article 73, art. 3.3.3-25

Libellé :

« **Art. 3.3.3-25.** Un règlement grand-ducal pourra ~~compléter et~~ préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section. »

Commentaire :

L'article 3.3.3-25 donne la faculté à un règlement grand-ducal de préciser les obligations de la présente section.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la teneur de cette disposition en ce qu'elle viole l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Partageant l'avis du Conseil d'Etat que ce règlement grand-ducal ne saura en aucun cas « compléter » les obligations des gens de mer, la commission a supprimé les termes « compléter et ».

Amendement 54 – visant l'article 73, suppression de l'article 3.3.3-26

Libellé :

« ~~Sous-section 1 – Programmes nationaux de protection et de prévention.~~

~~**Art. 3.3.3-26.** Des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques peuvent être adoptés par règlement grand-ducal.~~

~~Sous-section 2 – Information des armateurs et gens de mer~~ *»*

Commentaire :

L'article 3.3.3-26 devait constituer la base légale pour pouvoir édicter des normes nationales relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents par voie de règlement grand-ducal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette disposition puisqu'il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Face à cette opposition formelle et compte tenu des explications obtenues des représentants du Commissariat aux affaires maritimes la commission a supprimé la sous-section 1re, composée dudit article.

Ce faisant, la subdivision de la section 3 en sous-sections a pu être abandonnée. Les articles subséquents du chapitre 3 ont été renumérotés.

En effet, les programmes nationaux de protection et de prévention à mettre en place résultent d'engagements internationaux. Ces programmes ne contiennent pas de nouvelles mesures ou obligations contraignantes, mais s'apparentent davantage à des campagnes d'information ou de sensibilisation dans le domaine de la santé ou de la sécurité au travail. La Convention du travail maritime veut ainsi que ces programmes nationaux puissent également inclure des actions préventives, contre le SIDA par exemple.

Envers les instances internationales un tel programme national doit servir à démontrer et à clarifier comment les différents Etats parties assurent leurs obligations en matière de sécurité. La nécessité de prévoir une base légale pour pouvoir présenter un tel programme ne s'impose pas. Ces programmes ou directives qui n'ont pas de caractère contraignant peuvent également être pris par l'intermédiaire d'une circulaire.

Amendement 55 – visant l'article 73, suppression de l'art. 3.3.3-28

Libellé :

« ~~**Art. 3.3.3-28.** Le commissaire informe les armateurs des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques.~~ *»*

Commentaire :

L'article 3.3.3-28 précisait que les armateurs sont informés des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou des résultats d'une évaluation systématique des risques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne à considérer que le « commissaire pourra de toute façon toujours donner ces informations aux armateurs, même en l'absence d'une telle disposition. ». Par ailleurs, si ces programmes et directives ont un caractère contraignant, ils sont à fixer dans la loi et cette information par le commissaire devient superfétatoire.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a supprimé cet article. Les articles subséquents ont été renumérotés.

Amendement 56 – visant l'article 73, art. 3.3.3-29

Libellé :

« **Art. 3.3.3-297.** (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre~~,~~ ~~y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé,~~ peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer ~~et, si nécessaire, révisé compte tenu~~ en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. *»*

Commentaire :

L'article 3.3.3-29 prévoit que toute mesure d'exécution d'ordre technique pourra être adoptée par voie règlementaire après avoir fait l'objet d'une consultation des représentants des gens de mer et des armateurs.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle quant au choix des auteurs d'établir par voie de règlement grand-ducal la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé. Il précise que cette opposition ne vise pas le choix d'établir par voie de règlement grand-ducal les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du chapitre sous examen.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les termes « et, si nécessaire, révisé compte tenu de » par l'expression « en tenant compte de ».

La commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat, au paragraphe 1er, en supprimant le bout de phrase «, y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » et au paragraphe 2 en procédant au remplacement proposé.

Amendement 57 – visant l'article 73, art. 3.3.3-30

Libellé :

« **Art. 3.3.3-3028.** (1) En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~3.3.3-1, paragraphe 1er,~~ 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, ~~paragraphe 1er,~~ 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-12, paragraph~~es 2 et~~ 5, 3.3.3-13, paragraphe 1er, ~~3.3.3-14, paragraphe 1er,~~ 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements ~~et des arrêtés~~ pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à ~~25.0000~~ 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements ~~et des arrêtés~~ pris en ~~son~~ leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3~~.~~ 000 euros. *»*

Commentaire :

L'article 3.3.3-30 reprend les peines instaurées par l'article L. 314-4 du Code du travail.

Egalement cet article est source d'oppositions formelles et d'une série d'observations d'ordre rédactionnel de la part du Conseil d'Etat. Les deux oppositions formelles découlent de l'article 14 de la Constitution, d'une part, en vertu duquel nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi et du fait que ces renvois ne présentent pas la précision requise pour répondre au principe de la légalité des peines et des incriminations, d'autre part.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat (suppression de la référence à un paragraphe 1er inexistant ; 25 000 euros au lieu de 250 000 euros ; suppression de la référence faite à des « arrêtés » ; suppression des renvois faits à des articles retenant que des obligations tout à fait générales ou vagues ; précision de certains renvois pour viser la disposition effectivement sanctionnable).

En ce qui concerne le niveau de précision de l'indication des obligations visées, la commission s'est à escient limitée à indiquer de manière précise, à part le numéro d'article, également le paragraphe visé. Mentionner ou citer également l'infraction ou l'obligation elle-même visée aurait introduit une éventuelle source d'insécurité juridique et aurait rendu la lecture de cet article inutilement lourde.

Amendement 58 – visant l'article 73, art. 3.3.4-17

Libellé :

« **Art. 3.3.4-17.** Les infractions aux dispositions ~~de la section 3, 4 et 5 du présent chapitre~~ des articles 3.3.4-3, paragraphe 1er, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Commentaire :

L'article 3.3.4-17 prévoit une sanction pénale alignée sur celle de l'article L. 338-4 du Code du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-30. Il rappelle que le « simple renvoi général aux articles ou à des sections est, en l'espèce, insuffisant pour définir concrètement l'infraction visée. ». L'article viole ainsi l'article 14 de la Constitution concernant le principe de la légalité des incriminations et des peines.

En réaction, la commission a omis ce renvoi à des sections entières du présent chapitre, mais a indiqué avec précision les dispositions effectivement visées.

Amendement 59 – visant l'article 73, suppression et remplacement des art. 3.4.0-1 à 3.4.0-5

Libellé :

« TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions~~.~~

~~**Art. 3.4.0-1.** (1) Conformément à l'article 0.2.0-1, le commissaire veille à ce que les armateurs se conforment à leurs obligations issues du présent livre.~~

~~(2) Le commissaire prend toutes les mesures nécessaires, y compris la mise en œuvre d'un système efficace d'inspection et de certification MLC des navires, en fonction de leurs caractéristiques, pour s'assurer du respect par les armateurs de leurs obligations.~~

~~(3) L'efficacité du système d'inspection et de certification MLC ainsi que des autres mesures prises conformément au précédent paragraphe est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal. Des modifications sont apportées afin de prendre en compte le résultat de ces évaluations et les différentes évolutions en la matière.~~

~~**Art. 3.4.0-2.** (1) Tout navire auquel s'applique le présent livre est soumis à inspection MLC dans les conditions prévues par règlement grand-ducal.~~

~~(2) L'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC sont déterminés par règlement grand-ducal.~~

~~**Art. 3.4.0-3.** (1) Tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être doté d'un certificat MLC en cours de validité. Un règlement grand-ducal peut étendre cette obligation à des navires de jauge inférieure.~~

~~(2) Tout navire peut également être certifié MLC sur une base volontaire.~~

~~(3) Tout navire soumis à certification MLC doit être en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité au travail maritime conformes aux règles établies par règlement grand-ducal.~~

~~(4) Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur MLC représentant l'État luxembourgeois et être en conformité avec les prescriptions nationales ainsi que celles issues du droit de l'Union européenne et international concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.~~

~~(5) Un certificat de travail maritime peut être émis à titre provisoire sous les conditions arrêtées par règlement grand-ducal.~~

~~**Art. 3.4.0-4.** (1) Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est autorisé à habiliter, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes, à savoir toute institution publique ou autre organisme, y compris d'un autre État membre du l'Union européenne, pour réaliser des missions d'inspection ou de certification MLC ou les deux en tout ou partie au nom de l'État luxembourgeois, sur avis préalable du commissaire. Les conditions et les modalités de l'habilitation des organismes et des relations de travail sont fixées par règlement grand-ducal.~~

~~(2) L'organisme une fois habilité doit maintenir les conditions qui ont prévalu à son habilitation. A défaut le ministre retire son habilitation selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.~~

~~(3) Les pouvoirs potentiellement confiés à des organismes une fois habilités sont énoncés par règlement grand-ducal et le cas échéant par un accord conclu entre le commissaire et l'organisme selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.~~

~~**Art. 3.4.0-5.** (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois établit et met en œuvre une procédure simple de règlement rapide et efficace des plaintes des gens de mer à bord répondant au minimum aux critères établis par règlement grand-ducal.~~

~~(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, 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 est compétent pour entendre en tant qu'amiable conciliateur de plaintes de gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois.~~

Chapitre 1er – Dispositions générales

Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2. Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

2° « 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 du chapitre 3 ;

3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer (Partie I) et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions (partie II) ;

4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;

5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 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 suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;

6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;

7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale

Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation:

1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;

2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;

3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part,

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou

b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur:

i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;

ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;

iii. l'alimentation et le service de table ;

iv. la prévention des accidents ;

v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;

vi. l'exploitation des navires ;

vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;

viii. l'inspection des navires y compris les navires de moins de 500 et la certification en matière sociale ;

ix. les inspections par l'Etat du port.

2° et, d'autre part,

a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

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.

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

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées à l'alinéa 4.

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

Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3. Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4. L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime

Art. 3.4.3-1. (1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) 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. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2. (1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;

2° la partie II, établie par l'armateur 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 autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État 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, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3. Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4. Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5. (1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection 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 3.4.3-6.

(2) 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 intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé 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 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection 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 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 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection 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 autorisé 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 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 en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;

2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;

3° il y a changement de pavillon ;

4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1er, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8. (1) Le commissaire prononce, 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 applicables 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 par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne 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 aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10. Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

1° aux nouveaux navires, à la livraison ;

2° lorsqu'un navire change de pavillon ;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11. Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

1° 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 du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;

2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé 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 ;

3° le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;

4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14. (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 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 – Inspections et mise en œuvre

Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2. (1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection 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.

Art. 3.4.4-3. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

1° lors de la première immatriculation du navire ;

2° lors d'une nouvelle immatriculation ;

3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;

2° suite à un accident ou à un incident grave ;

3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;

4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5. (1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur 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 sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède 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 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.

(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6. (1) Tout inspecteur 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.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;

2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. 3.4.4-8. Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2, 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. 3.4.4-9. Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;

2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

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

(3) 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. 3.4.4-11. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs 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.

Chapitre 5 – Plaintes

Art. 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1er, on entend par plainte :

1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou

2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2. La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3. La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;

2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4. (1) Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou plusieurs personnes à bord ou à terre qui pourra, en cas de plainte, 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. 3.4.5-5. Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plainte.

Art. 3.4.5-6. (1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1er est nul. »

Commentaire :

Son dernier chapitre mis à part, le titre 4 du livre 3, frappé de neuf oppositions formelles, a dû être intégralement révisé afin de faire droit aux exigences du Conseil d'Etat.

Ces nouvelles dispositions s'expliquent comme suit :

Chapitre 1er – Dispositions générales

Ad article 3.4.1-1.

La surveillance des conditions de vie, d'emploi et de travail des gens de mer est matérialisée par un système d'inspection périodique obligatoire tel que prévu à la règle 5.1.1, paragraphe 2, et à la règle 5.1.4 paragraphe 1er de la Convention du travail maritime, 2006. A ce titre, le commissaire, autorité compétente en matière de surveillance de la bonne exécution des prescriptions en matière de droit du travail maritime selon l'article 0.2.0-1 (ancien article 2) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée assure la mise en place d'un contrôle rigoureux doté d'un effet dissuasif, dans la mesure où celui-ci est doublé par des pouvoirs étendus en vue du redressement des anomalies détectées. Le contrôle du commissaire commence avant même l'immatriculation du navire et continue tant que le navire bat pavillon luxembourgeois.

Ad article 3.4.1-2.

Cet article contient les définitions des termes employés régulièrement dans le cadre de ce chapitre. Ces définitions sont en accord avec celles utilisées par les autres textes internationaux ou européens, y compris la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013

relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.

« Certificat de travail maritime » : ce certificat atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire sont conformes aux dispositions internationales, européennes et nationales en ce qui concerne les « 16 points » de la Convention du travail maritime, 2006, soumis à certification (cf. annexe A 5-I).

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

« Déclaration de conformité du travail maritime » : cf. commentaire de l'article 3.4.3-2.

« Inspecteurs » : la notion d'inspecteur, dans le cadre du présent règlement, inclut :

– le commissaire et implicitement ses représentants à savoir les fonctionnaires et agents de l'État luxembourgeois,
– les organismes autorisés et par extension leurs employés affectés à des missions d'inspection auprès desdits organismes autorisés.

Il s'agit donc d'un terme générique qui a vocation à englober les organismes autorisés et leur personnel, personnes physiques, qui réalisent les missions relevant des obligations de l'État du pavillon.

« Inspections » : cette définition n'appelle pas d'autres commentaires.

« Organisme » et « organisme autorisé » : ces deux définitions se complètent l'une l'autre et concernent la même personne à deux stades différents : avant l'autorisation, d'une part, et après l'autorisation, d'autre part. Une définition de l'expression « *organisme reconnu* » est donnée par la Convention du travail maritime 2006 (règle 5.1.1, paragraphe 3) et par la directive 2013/54/UE (article 3, paragraphe 3). Cette définition précise en outre ce qui doit être entendu par le terme « *organisme* » utilisé par les deux instruments. Un organisme autorisé est soit une institution publique, soit des personnes physiques ou morales qui sont établies au Luxembourg ou à l'étranger. En revanche, il existe une contradiction entre la Convention et la directive 2013/54/UE sur la détermination des États où peuvent être situés les organismes autorisés. En effet, la Convention du travail maritime, 2006, prévoit que l'organisme autorisé peut être celui d'un « *Membre* » et la directive 2013/54/UE propose que ce soit ceux « *d'un autre État membre* ». Néanmoins, les Membres visés par la Convention du travail maritime 2006 ne coïncident pas avec les États membres de l'Union européenne. La notion la plus restrictive a donc été reprise, à savoir l'État membre de l'Union européenne. En effet, ce choix est en accord avec la Convention du travail maritime, 2006, alors que les États membres de l'Union européenne qui n'auraient pas ratifié la Convention du travail maritime, 2006, doivent néanmoins transposer la directive 2009/13/CE qui introduit les passages pertinents de la Convention dans le droit de l'Union européenne.

Le titre 5 de la Convention du travail maritime, 2006, et la directive 2013/54/UE reconnaissent ainsi formellement le rôle joué par les organismes qui sont principalement des sociétés de classification. Cette autorisation se trouvait déjà dans la convention OIT n°178, qui a été dénoncée *ipso jure*, par l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, 2006. Le recours à des organismes est essentiel pour le Luxembourg qui ne possède pas les capacités structurelles suffisantes pour remplir ses obligations d'État de pavillon sans recourir à l'externalisation auprès d'organismes.

Enfin, les notions d'organismes et d'organismes autorisés ne doivent pas être confondues avec celles d'organismes, d'organismes agréés et d'organismes habilités au sens du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. En effet, l'habilitation de ces derniers est plus strictement encadrée par une procédure d'agrément par la Commission, qui ne trouve pas son équivalent sous la directive 2013/54/UE. De surcroît, le règlement (CE) n°391/2009 du 23 avril 2009 et la directive 2009/15/CE ont un objet qui diffère de celui de la directive 2013/54/UE, à savoir l'exécution des conventions internationales établies par l'OMI, notamment les conven-

tions MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*) et SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), en vue d'assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Ainsi, les organismes pourront consister aussi bien en des sociétés de classification qu'en d'autres entités, et même des personnes physiques, si les conditions prévues au titre 4 sont remplies. Toutefois, et comme cela sera précisé à l'article 3.4.2-1, lesdits organismes agréés seront considérés comme remplissant ipso facto toutes les exigences pour être qualifiés et autorisés organismes autorisés dès lors qu'ils justifient détenir les compétences et connaissances nécessaires relatives aux prescriptions en matière de conditions d'emploi, de vie et de travail.

Chapitre 2 – Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale

Ad article 3.4.2-1.

Le paragraphe 1er rappelle que le commissaire peut, s'il en a besoin, autoriser des organismes en vue de leur confier les tâches d'inspection ou de certification ou les deux, dans la mesure où ces organismes présentent certaines garanties en matière de compétence et d'indépendance.

Les paragraphes 2 et 3 expliquent que les organismes déjà habilités et agréés pour effectuer les missions d'inspection et de certification de la sécurité des navires sont présumés remplir les conditions de compétence et d'indépendance. Par conséquent, ils ont uniquement à faire la démonstration que leurs inspecteurs sont formés en matière sociale. Ils pourront seuls s'occuper des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 pour lesquels ils effectuent en tout état de cause les missions d'inspection en matière de sécurité et de sûreté. Ce sont d'ailleurs les seules entités qui présentent les capacités techniques et en personnel (réseau international d'experts) et les compétences pour effectuer ces missions sur des navires de ce gabarit. Leur niveau de qualité est certifié par leur appartenance à l'IACS (*International Association of Classification Societies*).

Le paragraphe 4 décrit quant à lui, de manière détaillée, les conditions que doivent remplir les organismes, non habilités, en vue d'être autorisés. La Convention du travail maritime, 2006, ne prévoit de certification obligatoire que pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500. Le Luxembourg a fait le choix d'une certification obligatoire pour les navires de plus petites dimensions (entre 200 et 500). Pour ces derniers, les organismes habilités ne sont pas forcément les mieux adaptés (coût trop élevé, fonctionnement trop lourd, etc.). Dès lors, il est nécessaire de pouvoir avoir recours à d'autres entités plus flexibles qui, à l'inverse ne présentent pas les qualités requises pour certifier les navires de grandes dimensions.

L'utilisation du verbe « faire la démonstration » met l'accent sur le fait que l'organisme doit apporter la preuve, par tout moyen utile, de ses compétences, connaissances et expertise en vue de son habilitation.

Le premier critère mis en évidence est relatif aux ressources et aux capacités techniques dudit organisme. La réalisation des inspections ne doit en effet pas causer de retard indu, autant que faire se peut. En pratique, cela suppose que les organismes autorisés agissent rapidement et efficacement. Ainsi, il est préférable que l'inspecteur se trouve à proximité du port d'escale du navire et qu'il dispose de l'aide et du matériel suffisant, y compris des moyens de transport, afin de respecter les délais qui lui sont prescrits. Ces précisions sont données au principe directeur B5.1.2, paragraphe 2, a) à d) de la Convention du travail maritime, 2006.

Par ailleurs et conformément au principe directeur B5.1.2, paragraphe 4, de la Convention, les connaissances et compétences des inspecteurs doivent être actualisées afin de s'assurer que les évolutions de techniques sont prises en compte. Ces mises à jour relèvent de la responsabilité des organismes qui doivent, dès l'introduction de leur demande, apporter la preuve, via la production d'un programme de formation, qu'ils se sont dotés des moyens appropriés au perfectionnement des connaissances de leurs inspecteurs. La démonstration de l'acquisition des compétences et connaissances est faite dans le chef du ou des inspecteurs de l'organisme. Celui-ci doit avoir à son service le personnel de soutien nécessaire à son activité et, en outre, il doit disposer d'un ou plusieurs inspecteurs ayant des connaissances approfondies sur les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, en plus des compétences techniques et linguistiques appropriées. Ils doivent avoir une formation spéciale en matière de droit du travail maritime.

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

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

Le paragraphe 5 précise qu'un règlement grand-ducal détaille les différents documents que l'organisme doit verser en vue d'obtenir son autorisation. Ces documents permettront au commissaire de vérifier que l'organisme remplit les conditions énumérées aux paragraphes précédents et à la norme A5.1.2, paragraphe 1er, de la Convention.

Le paragraphe 6 n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad article 3.4.2-2 et article 3.4.2-3.

Conformément à la règle 5.1.2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006, l'organisme autorisé est doublement limité dans l'étendue de ses missions :

– la possibilité de confier des missions aux organismes autorisés doit être prévue expressément par le titre 4 ou la Convention de travail maritime, 2006 ;

– l'autorisation doit lister les missions confiées.

L'autorisation comprend un accord technique qui détaillera l'étendue des missions confiées (article 3.4.2-3). Cet accord s'inspire de ceux d'ores et déjà établis pour les organismes habilités à effectuer des missions relevant normalement de la compétence de l'État du pavillon en matière de sécurité et sûreté du navire et de prévention de la pollution maritime, établi sur base de l'appendice II de la résolution A739 (18) de l'OMI adoptée le 4 novembre 1993.

Ad article 3.4.2-4.

En autorisant un organisme, l'État luxembourgeois lui concède le droit de demander les corrections et lacunes en cas de violation à la législation sociale.

Chapitre 3 – Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime

Ad article 3.4.3-1.

Il incombe au Luxembourg, en tant qu'État du pavillon et en application de la Convention du travail maritime, 2006, de mettre en place un système propre à l'inspection de ses navires, système devant inclure la procédure de certification de conformité pour les navires assujettis à une telle procédure. Cette procédure de certification s'ajoute à celles déjà existantes et relatives à la sécurité, la sûreté et la pollution des mers visées par les conventions de l'OMI.

Les navires exclus « du système de certification » sont ceux visés tant par la Convention du travail maritime, 2006, que par la directive 2013/54/UE. Les dérogations tiennent soit à l'affectation du navire (pêche, non commercialité), au type de constructions ou encore à la taille des navires. Il faut à cet égard préciser que selon la Convention du travail maritime, 2006, seuls les navires d'une jauge égale ou supérieure à 500 et effectuant des voyages internationaux ou opèrant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays sont obligatoirement soumis à certification. Toutefois, le Luxembourg a décidé de rendre obligatoire la certification de tous les navires d'une jauge de plus de 200.

La certification obligatoire de ces plus petites unités concerne entre autres les navires du secteur du *Mega Yachting*. Cette certification obligatoire se justifie dans la mesure où ce sont les navires qui ont montré un grand nombre de défaillances en matière sociale. Dans la mesure où ces yachts sont affectés au commerce et inscrits au registre public maritime luxembourgeois (sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990), il est important que les armateurs puissent justifier et maintenir les conditions sociales les plus élevées.

Les paragraphes 2 à 4 n'appellent pas de commentaires particuliers. Tout navire commercial doit détenir une déclaration de conformité du travail maritime visée à l'article 3.4.3-2.

Ad article 3.4.3-2.

Cet article traite de la déclaration de conformité du travail maritime en application de la règle 5.1.3, paragraphe 4, et la norme A5.1.3, paragraphe 10.

La déclaration de conformité du travail maritime est décrite par cette même norme et par le principe directeur B5.1.3. La déclaration de conformité du travail maritime suit ces prescriptions : la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime traite des seize domaines qui sont listés principalement pour faciliter les inspections par les autorités de contrôle de l'État du port. Les inspections diligentées par l'État du pavillon doivent en effet vérifier intégralement les conditions de travail et de vie à bord, ce qui inclut des éléments additionnels par rapport aux seize domaines prévus par la déclaration de conformité du travail maritime. La partie I de la déclaration de conformité du travail maritime est rendue nécessaire par une absence d'uniformisation intégrale des prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime entre États. Par exemple, l'État du pavillon peut être autorisé à prendre des mesures dérogatoires ou des exemptions. En outre, il est permis d'adopter des dispositions équivalentes sur base de l'article VI, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Ainsi, d'un pays à l'autre, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime ne seront pas identiques. Ceci peut poser problème aux inspecteurs de l'État du port ou aux inspecteurs qui peuvent être des organismes qui opèrent dans plusieurs États différents. Ainsi, les inspecteurs utilisent la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime pour vérifier que les mesures en vigueur à bord répondent aux prescriptions particulières du droit de l'État du pavillon, ceci sans préjudice de leurs obligations de compétence et de connaissances. L'obligation imposée à l'État du pavillon par la règle 5.1.3, paragraphe 4, est par conséquent dûment remplie. La partie II est rédigée par l'armateur qui suit les instructions du principe directeur B 5.1.3, paragraphe 2.

Ad article 3.4.3-3.

Cet article transpose la règle 5.1.1 paragraphe 4.

Le certificat de travail maritime ne pouvant être délivré que suite à une inspection qui porte sur les éléments énumérés à la règle 5.1.3, paragraphe 3, sa présence à bord avec la déclaration de conformité du travail maritime sert de preuve *prima facie* de la conformité du navire aux prescriptions applicables en matière du travail maritime, qui peut être opposée en cas d'inspection de l'État du port. La déclaration de conformité du travail maritime énumère seize domaines fondamentaux pour le respect des prescriptions applicables en matière de travail maritime. Néanmoins, le vocabulaire employé par les règles 5.1.1. et 5.1.3. de la Convention du travail maritime, 2006, implique que les inspections vont plus loin que ces seize domaines. En ce sens, la valeur probante du certificat par rapport à la conformité du navire aux prescriptions applicables en matière maritime ne vaut que « *dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification* ».

Ad article 3.4.3-4.

La durée de validité du certificat est fixée à 5 ans, suivant le modèle des autres certificats maritimes.

Ad article 3.4.3-5.

L'obligation de conserver et de tenir à jour le certificat de travail maritime est directement issue de la règle 5.1.3., paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. L'inspection intermédiaire, prévue par le paragraphe 2 de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006, est une mesure de contrôle obligatoire grâce à laquelle il est vérifié que, tout au long de la durée de validité du certificat de travail maritime, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime continuent à être respectées. L'issue favorable d'un tel contrôle est sanctionnée par l'apposition d'un visa sur le certificat de travail maritime. Les conséquences de l'absence d'un tel visa sont prévues à l'article 3.4.3-7. Il s'agit du corollaire à la valeur probante *prima facie* du certificat de travail maritime : le navire doit effectivement être inspecté par l'État du pavillon et les conditions de travail et de vie des gens de mer doivent être jugées conformes en tout point aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime.

Conformément à la Convention du travail maritime, 2006, l'inspection intermédiaire intervient entre le deuxième et le troisième anniversaire du certificat.

Ad article 3.4.3-6.

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

Le renouvellement du certificat est conditionné par la réalisation d'une inspection permettant de conclure que les conditions ayant mené à la certification sont toujours vérifiées. Les paragraphes 2 et 3 posent la possibilité de déroger à la durée de cinq ans des certificats au moment du renouvellement. Cette possibilité reprend les paragraphes 3 et 4 de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006, qui s'inspirent de la manière de calculer la durée de validité des certificats issus des conventions de l'OMI comme celle des articles 13.10 et 13.11 du Code ISM. La durée dépend de la date à laquelle l'inspection en vue du renouvellement est effectuée.

Ad article 3.4.3-7.

Cet article transpose la norme A5.1.3., paragraphes 14 et 15. Il s'agit d'une perte de validité automatique dans les cas définis aux points 1° à 5°.

Les points 1° à 3° ne posent pas de difficultés. En effet, le caractère impératif des inspections intermédiaires ou de renouvellement entraîne que, si celles-ci ne sont pas exécutées ou si elles n'aboutissent pas à l'approbation du commissaire sinon de l'organisme autorisé, matérialisée par le visa ou le renouvellement, le certificat n'est plus valable. La gestion du navire souffre d'une déficience *a priori* grave. Par ailleurs, un changement de pavillon implique un changement des normes nationales applicables. Le point 4° matérialise le transfert de responsabilité de l'armateur en cas de changement de ce dernier. L'armateur inscrit cesse alors d'être la personne responsable. Le point 5° est lié aux dispositions du titre sur le logement en ce qui concerne les modifications importantes affectant la structure et l'équipement du navire. La perte automatique de validité, dans ce cas, incite les armateurs à déclarer les modifications substantielles opérées et à effectuer les contrôles obligatoires.

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

Ad article 3.4.3-8.

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

Ad article 3.4.3-9.

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

Ad article 3.4.3-10 et article 3.4.3-11.

L'article 3.4.3-10, qui reprend la norme A5.1.3, paragraphe 5, de la Convention du travail maritime, 2006, a la même finalité et une conception très proche de celle des certificats provisoires délivrés en application des conventions de l'OMI. Le certificat provisoire a été introduit dans la mesure où pour les trois situations listées, les navires n'ont pas d'historique connu en ce qui concerne le traitement des gens de mer.

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

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

L'article 3.4.3-11 précise toutefois que le certificat de travail provisoire ne peut être délivré que moyennant le respect de certaines conditions.

Ad article 3.4.3-12 et article 3.4.3-13.

Ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Ad article 3.4.3-14.

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

Chapitre 4 – Inspections et mise en œuvre

Ad article 3.4.4-1.

L'article 3.4.4-1 introduit le principe selon lequel tout navire rentrant dans le champ d'application du livre 3 de la présente loi fait l'objet d'une inspection quelle que soit sa taille.

Ad article 3.4.4-2.

Les inspections doivent avoir lieu à un rythme bien précis spécifié au chapitre 3 (norme A5.1.4, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006). La limite temporelle est fixée à trois ans. L'objectif des inspections obligatoires est de vérifier périodiquement le respect continu à bord des prescriptions applicables en matière du droit du travail maritime.

Ad article 3.4.4-3.

L'article 3.4.4-3 réserve le cas des inspections des logements, en application de la norme A3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. En effet, lors d'une inspection portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer, les inspecteurs pourront accorder moins de vigilance au respect des règles applicables aux logements qui auront fait l'objet d'une inspection détaillée lors de la première immatriculation ou d'une nouvelle immatriculation ou suite à des modifications substantielles du logement des gens de mer, à moins que son attention ne soit attirée par des manquements manifestes et apparents ou par une plainte ou réclamation. Par exemple, l'inspecteur ne vérifiera pas les dimensions de la cabine, mais s'assurera que le mobilier prescrit est complet, que l'électricité fonctionne ou que les conditions d'hygiène sont maintenues.

Ad article 3.4.4-4.

L'article 3.4.4-4 précise certaines circonstances pour lesquelles une inspection pourrait être ordonnée par le commissaire, si ce dernier la juge nécessaire, en plus des inspections périodiques obligatoires prévues à l'article 3.4.4-1. Il s'agit de cas où les navires présentent des irrégularités. En principe, cette inspection aura un caractère plus ponctuel et portera sur les points présumés irréguliers, mais rien n'empêche le commissaire de diligenter une inspection générale. Cet article transpose à la fois la norme A5.1.4, paragraphe 5, et l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2013/54/UE et ajoute le cas où une détention aurait été prononcée par l'autorité compétente de l'État du port. Dans cette hypothèse, la détention constitue en soi la preuve d'un manquement.

Ad article 3.4.4-5.

Le paragraphe 1er transpose la norme A5.1.4, paragraphe 15, de la Convention du travail maritime, 2006.

Les paragraphes suivants énumèrent les pouvoirs et obligations des inspecteurs. Ces pouvoirs reprennent deux des trois prérogatives énoncées par le paragraphe 7 de la norme A5.1.4 de la Convention : le pouvoir de monter à bord et celui de procéder aux examens contrôles et enquêtes que l'inspecteur juge nécessaires. Le troisième pouvoir listé par cette norme consiste en la prise d'une mesure de correction, qui fait l'objet d'un article séparé. Ces pouvoirs des inspecteurs sont primordiaux et sont au moins implicitement inclus dans toute habilitation des organismes autorisés.

Ad article 3.4.4-6 et article 3.4.4-7.

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

Le commissaire ou les inspecteurs doivent faire appel à leur jugement afin de prendre des mesures proportionnées à l'infraction relevée et dans la mesure du possible sans que celles-ci ne soient préjudiciables aux gens de mer. Par exemple, le navire ne sera pas autorisé à quitter le port tant qu'un marin mineur sera à bord. En revanche, il pourra être fait injonction de rectifier un défaut d'éclairage

dans une cabine dans un laps de temps donné et il sera vérifié que l'éclairage défaillant aura été remis en état.

L'article 3.4.4-6, paragraphe 1er, précise que le premier type de mesure qui doit être envisagée est la dispensation de conseils ou recommandations en vue de rectifier de légères anomalies qui ne mettent pas en danger la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, à condition qu'il n'y ait pas d'antécédents (Norme A5.1.4., paragraphe 9, de la Convention du travail maritime, 2006). Les armateurs devront préférablement se conformer aux recommandations faites afin d'éviter qu'une mesure administrative plus contraignante ne soit prise lors du contrôle suivant.

Le paragraphe 2 et l'article 3.4.4-7 prévoient que l'inspecteur peut demander par injonction de procéder aux réparations et/ou corrections. Ce paragraphe transpose la norme A5.1.4., paragraphe 7, lettre c. et le paragraphe 2 de l'article 4 de la directive 2013/54/UE.

Les injonctions seront suivies d'une inspection de contrôle au plus tard à l'échéance du délai imparti afin de s'assurer de la rectification des défauts relevés conformément aux prescriptions des inspecteurs.

Tout inspecteur a également le pouvoir d'interdire au navire de quitter le port ou de continuer ses opérations dès lors qu'il existe un risque manifeste pour la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, qui nécessite de prendre des mesures d'urgence pour faire cesser ce risque.

Il faut préciser que cette mesure est préconisée en cas d'infractions graves ou répétées aux prescriptions portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer ou quand il existe de graves soupçons que le navire présente des anomalies importantes. Il s'ajoute au pouvoir d'ordonner la prise de mesures correctives.

Cependant, l'interdiction de quitter le port ou de continuer ses opérations ne peut être prononcée que si cette mesure est proportionnée à l'infraction et au risque encouru. Les différents facteurs à prendre en compte pour savoir si la mesure est proportionnée sont :

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

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

L'article 3.4.4-7, alinéa 1er, précise que les inspecteurs sont chargés de vérifier si les défauts relevés ont été corrigés de manière à ce que le navire ne soit plus en infraction avec les prescriptions relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire. Si ces constatations sont faites, le commissaire prononce la mainlevée des mesures administratives coercitives et autorise, le cas échéant, le départ du navire.

Ad article 3.4.4-8.

L'article 3.4.4-8 précise que si l'immobilisation du navire a été requise, mais que le redressement des anomalies nécessite de pouvoir déplacer le navire, alors le commissaire peut autoriser ledit déplacement vers le port ou le chantier naval le plus proche dans les conditions arrêtées par lui.

Ad article 3.4.4-9.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Ad article 3.4.4-10.

L'obligation d'établir un rapport est prescrite pour toute intervention. Le rapport est obligatoirement transmis au commissaire qui est la personne compétente pour décider des mesures à prendre. Le commissaire conserve la copie reçue et doit avoir accès aux mêmes informations que l'organisme autorisé. Par la suite, l'inspecteur peut se voir confier la mission de surveiller la correction des défauts détectés. A l'image du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, les rapports d'inspection sont établis en langue anglaise. Les gens de mer doivent en effet pouvoir les consulter facilement. Pour cette raison, leur affichage dans un endroit connu à bord du navire et la possibilité d'obtenir une copie ont été prévus. Les gens de mer sont ainsi tenus informés des conclusions des inspecteurs sur la conformité de leurs conditions de travail et de vie par rapport aux normes nationales et internationales.

Ad article 3.4.4-11.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Chapitre 5 – Plaintes

Ad. article 3.4.5-1.

En cas de non-respect des règles relatives aux conditions de travail et de vie à bord (le paiement des salaires, la durée de travail ou de repos, les conditions de logement, la santé et la sécurité au travail, etc.), cet article prévoit la possibilité pour un marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'introduire une plainte à bord ou, auprès du commissaire aux affaires maritimes, autorité du pavillon extérieure au navire. Les marins peuvent en principe également déposer une plainte à terre, auprès d'un fonctionnaire autorisé de l'État du port. Cette procédure n'est pas reprise puisque le Luxembourg n'est pas doté de port maritime.

Ad. article 3.4.5-2.

La plainte peut être formulée directement par le marin ou par toute personne physique ou morale que ce dernier aura mandatée. La plainte peut toujours être anonyme. En cas de représentation, l'identité du marin n'est pas communiquée sauf si le plaignant l'autorise.

Ad. article 3.4.5-3.

Cet article précise les éléments qui doivent obligatoirement figurer dans la plainte.

Ad. article 3.4.5-4.

L'armateur doit mettre le marin en mesure de disposer des informations relatives à la procédure à suivre en cas de plainte ainsi que les données de contact du Commissariat aux affaires maritimes en cas de plainte auprès de l'autorité du pavillon. Il doit également, à titre informatif, indiquer les coordonnées des autorités maritimes du pays de résidence du marin qui est susceptible de pouvoir l'assister et le conseiller en cas de difficultés. Le document doit également informer le marin sur la possibilité qui lui est offerte de demander conseil sur la plainte auprès d'une personne qui aura été préalablement désignée à bord ou à terre par l'armateur.

Ad. article 3.4.5-5.

Un règlement grand-ducal précise les différentes étapes des procédures de plainte, à bord ou à terre auprès du Commissariat aux affaires maritimes. Il précise ainsi les délais de réponse qui lient les personnes ou autorités saisies d'une plainte : supérieur hiérarchique, capitaine, armateur, Commissaire aux affaires maritimes. Il donne également au marin les indications sur les voies à suivre. Ainsi, par exemple, la possibilité d'en référer immédiatement au capitaine s'il ne souhaite pas saisir son supérieur hiérarchique.

Ad. article 3.4.5-6.

La possibilité pour un marin d'introduire une plainte est un droit et le marin ne peut souffrir d'aucune mesure de représailles s'il décide d'exercer son droit. Un licenciement qui serait prononcé suite à une plainte sera à considérer comme nul.

Amendement 60 – visant l'article 73, art. 3.4.0-6

Libellé :

« Chapitre 6 – Sanctions administratives et pénales

Art. ~~3.4.0-6~~ 3.4.6-1. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs ~~MLC~~, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, ~~ou~~ du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) ~~En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au commissaire.~~

~~(4) En cas d'opposition, le commissaire prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue au paragraphe 2.~~

~~(5) A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.~~

Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

~~(6) Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25.000 euros.~~ *»*

Commentaire :

Au regard de la révision du titre 4, l'ancien article 3.4.0-6 a été renuméroté et introduit par un nouveau chapitre.

Cet article permet au commissaire de prononcer des amendes administratives à l'encontre des armateurs qui ne se soumettraient pas aux demandes de correction de l'inspecteur MLC ou du commissaire.

Des questions de compréhension et suggestions rédactionnelles mises à part, le Conseil d'Etat s'oppose formellement pour insécurité juridique au paragraphe 5 de l'article sous examen qui prévoit que le recouvrement forcé de l'amende administrative se ferait par l'« exploit » d'un agent de l'administration compétente, sans préciser ni l'administration ni l'agent qui établit cet exploit. Le terme « exploit », qui désigne en général un acte d'huissier de justice, porte également à confusion. Le Conseil d'Etat recommande de « confier le recouvrement forcé à l'administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA qui dispose de procédures efficaces dans ce domaine. ».

Notant que la non mention du capitaine constitue un oubli, la commission a complété le paragraphe 1er en insérant les termes « du capitaine ». Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la teneur du paragraphe 6, qui a été supprimé, a été ajoutée au paragraphe 1er. Compte tenu de la suppression de l'ancien paragraphe 4, la commission a également précisé au paragraphe 1er que la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a confié le recouvrement forcé à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Les paragraphes 3 à 5 ont ainsi été remplacés par deux nouveaux paragraphes inspirés de l'ancien article 0.2.0-2.

Amendement 61 – visant l'article 73, art. 3.4.0-7

Libellé :

« **Art. ~~3.4.0-7~~3.4.6-2.** Quiconque ~~qui par son action ou son inaction~~ entrave~~rait~~, en connaissance de cause, les inspecteurs ~~MLC~~ dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre ~~de la présente section~~du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de ~~8~~ huit jours à ~~5~~ cinq ans et d'une amende de 251 à 125~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines ~~uniquement~~seulement. »

Commentaire :

L'article 3.4.0-7 punit pénalement toute personne qui entrave les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de cet article qui, en recourant à la formulation « qui par son action ou son inaction » risque de violer le droit au silence et ainsi le principe du droit de se taire, violant ainsi les droits de la défense.

Afin de faire droit à cette opposition formelle, la commission a reformulé cet article.

Amendement 62 – visant l'article 74

Libellé :

« **Art. 75.** L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~L~~l'article 105 est numéroté « ~~art.~~Art. 4.0.0-1. » ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° ~~A~~au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, ~~l'expression~~ les termes « code des assurances sociales » ~~est remplacée~~ sont remplacés par les termes « ~~c~~Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté~~U~~un paragraphe 2 ~~est ajouté ayant~~ qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du ~~c~~Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ~~Ministère de la sécurité sociale~~ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. »

Commentaire :

La commission a fait sien l'avis du Conseil d'Etat qui demande de se référer au ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions et non pas au Ministère de la sécurité sociale.

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat pour des raisons d'ordre légistique, la commission a subdivisé l'ancien article 74 en deux parties. Le nouvel article 75 se limite à regrouper les modifications à apporter à l'article 105 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Les articles subséquents ont été renumérotés en conséquence.

Amendement 63 – suppression de l'article 93

Libellé :

« ~~**Art. 93.** Un nouvel article 7.0.0-3 est inséré après l'article 7.0.0-2 et prend la forme suivante :~~

~~« Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiante le règlement (CE) n° 2006/2004.~~

~~Est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.~~

~~Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.~~

~~Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement. »~~ *»*

Commentaire :

L'article 93 visait à insérer un nouvel article 7.0.0-3 après l'article 7.0.0-2.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note qu'à l'alinéa 3 est visée la récidive générale pour toutes les infractions visées dans les deux alinéas qui précèdent, en excluant donc la possibilité de faire jouer le principe de spécialité. Au dernier alinéa, il recommande de remplacer, les termes « le comportement fautif » par « le non-respect des obligations ».

Renvoyant à sa décision concernant l'article 0.2.0-2, la commission a supprimé cet article afin qu'il soit intégré au Code de la consommation.

Amendement 64 – visant l'article 96, paragraphe 2

Libellé :

« *(...)* (2) ~~Le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans.~~ L'autorisation perd sa validité en cas de :

1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3° mise en liquidation judiciaire ;

4° jugement déclaratif de faillite. *(...) »*

Commentaire :

L'article 96 modifie l'article 130 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle à l'encontre du possible retrait d'agrément prévu par le paragraphe 2 du nouvel article 8.0.0-2. Une telle disposition constituerait une restriction à la liberté de commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

L'amendement de la commission vise à circonscrire avec précision ce pouvoir discrétionnaire du ministre.

L'amendement s'inspire de l'article 28, paragraphe 6, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, loi qui prévoit également un retrait de l'agrément comme suite à une période prolongée d'inactivité. Ladite loi indique ainsi quatre cas de figure dans lesquels l'autorisation perd d'office sa validité :

1) défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2) cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3) mise en liquidation judiciaire ;

4) jugement déclaratif de faillite.

C'est le registre de commerce qui sert d'outil au Commissariat aux affaires maritimes pour surveiller l'activité de ces sociétés.

Amendement 65 – visant l'article 98

Libellé :

« **Art. 9~~8~~9.** L'article 132 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 132 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-4. » ;

2° ~~l'expression~~ les termes « avoir sa résidence » ~~est~~ sont remplacé~~e~~s par les termes « être établi professionnellement » ;

3° un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour ~~un maximum de~~ cinq ans et ~~peut faire l'objet de renouvellements~~ est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. ». »

Commentaire :

L'article 98 modifie l'article 132.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au troisième point de cet article qui ajoute un paragraphe 4 à l'article à modifier. Le Conseil d'Etat rappelle que cette disposition traite d'une matière réservée à la loi et signale que le choix de la durée d'octroi de l'agrément du dirigeant maritime n'est pas suffisamment encadré.

La commission donne à considérer que dans les relations du Commissariat aux affaires maritimes avec les entreprises du secteur, le dirigeant maritime est en général la personne de contact privilégiée. En effet, chaque entreprise maritime doit s'adjoindre un tel dirigeant. La limitation temporelle de l'agrément sert à pouvoir vérifier à intervalles réguliers si les conditions ayant présidé à l'octroi de l'agrément sont toujours remplies, notamment la condition d'honorabilité.

La limitation de la durée de validité s'explique par le fait que certains de ces dirigeants n'ont plus exercé cette activité pendant des années, du fait, par exemple, que leur armateur a immatriculé son ou ses navires sous un autre pavillon maritime. Malgré le fait qu'elles n'ont ainsi plus un niveau de connaissances actualisé, voire plus aucune expérience dans ce métier, ces personnes peuvent toujours se clamer « dirigeants maritimes ». Elles peuvent ainsi toujours offrir leurs services aux armateurs sans devoir à nouveau prouver que les conditions initiales qui présidaient à l'octroi de leur agrément sont toujours remplies. Par le passé, le Commissariat était déjà amené à retirer un tel agrément. Ces contrôles et ce retrait étaient toutefois de l'initiative du Commissariat sur base de suspicions initiales. Limiter d'office la validité de l'agrément permet d'effectuer ces contrôles de manière simple et régulière, surtout en ce qui concerne l'honorabilité de ces intermédiaires des armateurs (sur base d'un extrait du casier judiciaire et d'une déclaration de non implication dans une faillite), et d'exclure dès le départ des situations qui, en fin de compte, nuisent à la réputation du registre maritime luxembourgeois. Ce contrôle périodique permettra d'exclure d'office bon nombre de « gérants maritimes » sans plus aucune activité dans ce secteur.

La commission a donc maintenu ledit point tout en le reformulant. Les termes « un maximum de » ont été abandonnés et le futur paragraphe 4 ne parle plus d'un éventuel renouvellement. L'agrément sera renouvelé si les conditions ayant présidé à son octroi sont toujours remplies.

Amendement 66 – visant l'article 106

Libellé :

« **Art. ~~106~~107.** ~~Il est ajouté un paragraphe 6 à l'article L. 311.5 du Code de la consommation prenant la teneur suivante :~~

~~« (6) Le Commissariat aux affaires maritimes est l'autorité compétente conformément au règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par mer. »~~

Un article L. 311-10, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la consommation :

« Art. L. 311-10. (1) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25, paragraphe 1er, dudit règlement.

(2) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité. La plainte doit revêtir la forme écrite et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits

ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité reprochée à un transporteur ou un exploitant de terminal.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre dispose d'un délai de trois mois au maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visé par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre peut prononcer les sanctions administratives prévues au paragraphe 8 de cet article. En cas de faute de moindre gravité, elle peut prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Les décisions prévues au paragraphe 5 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(8) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le non-respect des obligations est punissable pénalement. » *»*

Commentaire :

L'article 106 insère un paragraphe 6 au niveau de l'article L. 311.5 du Code de la consommation.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à demander à ce que la référence au règlement (CE) n° 2006/2004 soit complétée par le titre complet de ce règlement.

Cet article a été amendé de manière bien plus large pour reprendre les dispositions des articles 0.2.0-2 (sept premiers paragraphes) et 7.0.0-3 (paragraphe 8), qui ont été supprimées à leur emplacement initial, tout en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat. Cette reprise donne lieu à l'ajout d'un article L. 311-10 au livre 3, titre 1er, chapitre 1er, du Code de la consommation, article qui regroupera les dispositions évoquées.

Amendement 67 – ajoutant une annexe au dispositif

Libellé :

« Annexe I

Répertoire des normes internationales fixant des normes en matière protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 y relatif, chapitres II-1, II-2, III, V, VI et VII ;

2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 y relatif, annexes I et V. »

Commentaire :

L'ajout de cette annexe s'explique par la volonté de la commission d'améliorer la transparence, l'exhaustivité et la lisibilité de la future loi. A ce sujet, la commission renvoie à son commentaire de l'amendement 51.

*

Copie de la présente est envoyée à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois~~,~~ ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation~~,~~ ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine~~,~~ ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

~~I. – Modification~~ Chapitre 1er – Coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1er. Le terme « titre » employé dans les expressions « titre introductif », « titre 1 », « titre 2 », « titre 3 », « titre 4 », « titre 5 », « titre 6 », « titre 7 », et « titre 8 » de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est remplacé par celui de « livre » ; le terme « chapitre » employé dans les expressions « chapitre 1er », « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 », « chapitre 5 », de la même loi est remplacé par celui de « titre » et le terme « section » employé dans les expressions « section 1 », « section 2 » et « section 3 » de la même loi est remplacé par le terme « chapitre ».

Art. 2. L'article 1er de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 0.1.0-1. ».

Art. 3. Le titre 2 (anciennement chapitre 2) de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ~~(~~ci-après « ~~le~~ commissaire »~~)~~, et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en ~~C~~conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

1° d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;

2° de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;

3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;

4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;

5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;

6° d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;

7° ~~(L. 14 avril 1992)~~ de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

~~Le commissaire désigne des fonctionnaires et des employés de l'État qui le représentent au cas où il est empêché ou que son poste se trouve vacant. Il peut également désigner des fonctionnaires et des employés de l'État auxquels il délègue toutes ou parties de ses attributions.~~

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

~~**Art. 0.2.0-2.** (1) Le Commissariat aux affaires maritimes est désigné comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1er dudit règlement.~~

~~(2) Le commissaire reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyagiste, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée au Commissariat aux affaires maritimes sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.~~

~~(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur, voyagiste ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par le commissaire et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.~~

~~(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, le commissaire dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.~~

~~(5) Le commissaire peut prononcer les sanctions administratives prévues à l'article 7.0.0-3. Le commissaire peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.~~

~~Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée.~~

~~(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.~~

~~(7) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du Commissariat aux affaires maritimes.~~

Art. 4. Le titre 3 (anciennement chapitre 3) de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2. (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation au point b du paragraphe 1er du prédit article, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour ~~l'allemand~~ la langue remplacée.

Art. 5. L'article 4 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante:

« Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante :

« Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables ~~sinon par règlement grand-ducal~~. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont

exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante :

« Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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 ~~dans sa dernière version en vigueur~~.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg~~, dans leur dernière version en vigueur~~. »

Art. 6. L'article 5 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-2. », et prend la teneur suivante :

« Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1° ~~S~~soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à ~~l'accord sur l'Espace Economique Européen~~ l'Accord sur l'Espace économique européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

2° ~~S~~soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à ~~l'accord sur l'Espace Economique Européen~~ l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

3° ~~S~~soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à ~~l'accord sur l'Espace Economique Européen~~ l'Accord sur l'Espace économique européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à ~~l'accord sur l'Espace Economique Européen~~ l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe ~~précédent~~ 1er et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire. »

Art. 7. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~L~~l'article 6 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-3. » ;

2° ~~L~~la dernière phrase de l'alinéa 1er est supprimée.

Art. 8. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~L~~l'article 8 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-4. » ;

2° ~~L~~l'alinéa 1er de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;

3° ~~A~~aux alinéas 2 et 3, les ~~expressions~~ termes « aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s ;

4° ~~L~~l'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. ».

Art. 9. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-5. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3~~.~~;

3° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. » ;

4° ~~A~~aux alinéas 1er et 3, les ~~expressions~~termes « aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s.

Art. 10. L'article 9 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-6. ».

Art. 11. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 10 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-7. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 12. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 11 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-8. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 13. L'article 12 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-9. ».

Art. 14. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 13 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-10. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° les ~~expressions~~termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacé~~e~~s par le terme « commissaire ».

Art. 15. L'article 14 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-11. ».

Art. 16. L'article 15 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 15 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-12. » ;

2° la référence à l'article 7 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-4~~.~~ ;

3° la référence à l'article 5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-2.

Art. 17. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 16 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-13. » ;

2° la référence à l'article 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-14.

Art. 18. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 17 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.1-14. » ;

2° la référence à l'article 16 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-13~~.~~ ;

3° au paragraphe 3, l~~'expression~~ les termes « les certificats internationaux » ~~est remplacée~~ sont remplacés par l~~'expression~~ les termes « les certificats et autres documents prévus par les conventions internationales » ;

4° ~~A~~au paragraphe 1er, les ~~expressions~~termes « aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s.

Art. 19. L'article 18 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.2-1. ».

Art. 20. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article~~.~~ 19 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.2-2. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 4 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1~~.~~ ;

3° à l'alinéa 1er, la mention « à passagers » est supprimée~~.~~ ;

4° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2~~.~~ à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. ».

Art. 21. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 20 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.2-3. »~~.~~ ;

2° l'article 1.1.2-3 est modifié comme suit : « Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg. ».

Art. 22. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 21 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.2-4. »~~.~~ ;

2° l'article 1.1.2-4 prend la teneur suivante : « L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants. ».

Art. 23. L'article 22 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 22 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.1.2-5. »~~.~~ ;

2° l'article 1.1.2-5 prend la teneur suivante : « Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent. ».

Art. 24. L'article 23 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.2.0-1. ».

Art. 25. L'article 24 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.2.0-2. ».

Art. 26. L'article 25 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-1. ».

Art. 27. L'article 26 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-2. ».

Art. 28. L'article 27 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-3. ».

Art. 29. L'article 28 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-4. ».

Art. 30. L'article 29 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 29 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-5. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 31. L'article 30 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-6. ».

Art. 32. L'article 31 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-7. ».

Art. 33. L'article 32 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 32 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-8. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6~~.~~ ;

3° ~~il est~~ sont ajoutés après « téléfax », ~~l'expression~~ les termes « ou autres nouvelles technologies de communication ».

Art. 34. L'article 33 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 33 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-9. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 26 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-2.

Art. 35. L'article 34 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-10. ».

Art. 36. L'article 35 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.3.0-11. ».

Art. 37. L'article 36 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.0-1. ».

Art. 38. L'article 37 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.0-2. ».

Art. 39. L'article 38 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.0-3. ».

Art. 40. L'article 39 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.0-4. ».

Art. 41. L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 40 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.1-1. »~~.~~ ;

2° au paragraphe 1er, ~~le point~~ la lettre b) est remplacé de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; ».

Art. 42. L'article 41 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 41 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.1-2. »~~.~~ ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 43. L'article 42 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-1. ».

Art. 44. L'article 43 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-2. ».

Art. 45. L'article 44 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-3. ».

Art. 46. L'article 45 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-4. ».

Art. 47. L'article 46 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-5. ».

Art. 48. L'article 47 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 47 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-6. ». ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.

Art. 49. L'article 48 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-7. ».

Art. 50. L'article 49 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-8. ».

Art. 51. L'article 50 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-9. ».

Art. 52. L'article 51 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-10. ».

Art. 53. L'article 52 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-11. ».

Art. 54. L'article 53 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.2-12. ».

Art. 55. L'article 54 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 54 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.3-1. »~~.~~ ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 56. L'article 55 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 55 est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.3-2. »~~.~~ ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 57. L'article 56 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.3-3. ».

Art. 58. L'article 57 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.3-4. ».

Art. 59. L'article 58 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.3-5. ».

Art. 60. L'article 59 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 1.4.3-6. ».

Art. 61. L'article 60 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 60 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-1. » ;

2° la référence à l'article 63 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-4 ;

3° à l'alinéa 1er, ~~l'expression~~ les termes « des certificats internationaux » ~~est remplacée~~ sont remplacés par ~~l'expression~~ les termes « les certificats et autres documents » et ~~l'expression~~ les termes « aux affaires maritimes » ~~est supprimée~~ sont supprimés.

Art. 62. L'article 61 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 61 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, ~~l'anagramme~~ les termes « la CEE » ~~est remplacé~~ sont remplacés par ~~l'expression~~ les termes « l'Union européenne » et ~~l'expression~~ les termes « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » ~~est remplacée~~ sont remplacés par ~~l'expression~~ les termes « un organisme agréé conformément au ~~R~~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, ~~(~~ci-après « ~~l'~~organisme agréé »~~)~~, et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal, ~~(~~ci-après « ~~l'~~organisme habilité »~~)~~ ».

Art. 63. L'article 62 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 62 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-3. » ;

2° à l'alinéa 1er, ~~l'anagramme~~ les termes « la CEE » ~~est remplacé~~ sont remplacés par ~~l'expression~~ les termes « l'Union européenne » ;

3° à l'alinéa 3, ~~l'expression~~ les termes « aux affaires maritimes » ~~est supprimée~~ sont supprimés.

Art. 64. L'article 63 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-4. ».

Art. 65. L'article 64 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 64 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-5. » ;

2° ~~Au~~ au dernier alinéa, ~~l'expression~~ les termes « aux affaires maritimes » ~~est supprimée~~ sont supprimés.

Art. 66. L'article 65 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 65 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-6. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1~~.~~ et ~~l'expression~~ les termes « aux affaires maritimes » ~~est supprimée~~ sont supprimés ;

3° les ~~expressions~~ termes « sociétés de classification » sont remplacé~~e~~s par ~~l'expression~~ les termes « organismes habilités » ;

4° au dernier tiret, ~~l'expression~~ les termes « agréées par le ministre » ~~au dernier tiret est supprimé~~ sont supprimés ;

5° ~~un troisième alinéa est ajouté et prend la formulation suivante :~~ est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009~~/CE~~ précité que le commissaire ~~pourra~~ peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonction~~s~~ des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des ~~critères~~ motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités ~~et conditions~~ d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ».

Art. 67. L'article 66 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 66 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-7. » ;

2° à l'alinéa 2, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6~~.~~ ;

3° ~~L~~les ~~expressions~~ termes « aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s.

Art. 68. L'article 67 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 67 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1~~.~~ et ~~l'expression~~ les termes « aux affaires maritimes » ~~est supprimée~~ sont supprimés ;

3° à l'alinéa 2, ~~l'expression~~ les termes « sociétés de classification » ~~est remplacée~~ sont remplacés par ~~l'expression~~ les termes « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

Art. 69. L'article 68 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 68 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-9. » ;

2° la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1~~.~~;.

Art. 70. L'article 69 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 69 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-10. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et celle à l'article 68 de la même loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-9~~.~~ ;

3° ~~l'expression~~ les termes « aux affaires maritimes » ~~est supprimée~~ sont supprimés.

Art. 71. L'article 70 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 70 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-11. » ;

2° au paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et ~~l'expression~~ les termes « d'une société de classification agréée » ~~est remplacée~~ sont remplacés par ~~l'expression~~ les termes « d'un organisme habilité » ;

3° au paragraphe 2, ~~point~~ lettre b), la référence à l'article 67 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;

4° au paragraphe 2, ~~point~~ lettre c), la référence à l'article 64 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 ~~.~~ ;

5° ~~les expressions~~ les termes « aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s.

Art. 72. L'article 71 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 71 est numéroté « ~~art.~~Art. 2.0.0-12. » ;

2° ~~les expressions~~ les termes « aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s.

Art. 73. Le livre 3 (anciennement titre 3) de la même loi intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » est remplacé comme suit :

« LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER~~.~~

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public~~.~~

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre~~, et sauf stipulation contraire dans une disposition particulière, l'expression~~ on entend par :

1° « 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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;

2° « BIT » : le Bureau ~~I~~international du ~~T~~travail ;

3° « certificat de travail maritime » : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;

4° « contrat d'engagement maritime » : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;

5° « déclaration de conformité du travail maritime » : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;

6° « gens de mer ou marin » : sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;

7° « navire » : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;

8° « OIT » : l'Organisation ~~I~~internationale du ~~T~~travail ;

9° « OMS » : l'Organisation ~~M~~mondiale de la ~~S~~santé ;

10° « ~~P~~piraterie » : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;

11° « service de recrutement et de placement des gens de mer » : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

12° « STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13° « ~~V~~vols à main armée » : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal ~~pourra exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires de la définition de gens de mer. Pour déterminer~~

~~si une catégorie de personnes travaillant à bord est ou non des gens de mer, il sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT~~pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) ~~Sauf disposition contraire expresse, les~~ Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;

2° l'action du marin peut être portée

a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ; ou

b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou

c) devant la juridiction du lieu d'embauche.

Art. 3.0.0-4~~5~~. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités ~~et les conditions~~ de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-5~~6~~. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande ~~(~~, ci-après « ~~la~~ loi précitée du 14 avril 1992 »~~)~~.

Art. 3.0.0-6~~7~~. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre I^er^ du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1er –

Relations individuelles et collectives du travail.

Chapitre 1er – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.*

Section 1re – Age minimum.

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de ~~18~~ dix-huit ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infraction~~s~~ à l'article 3.1.1-1, le commissaire ~~peut~~ ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est~~ Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical.

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS~~, y compris toute version ultérieure,~~ et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;

2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question;

3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question ~~;~~.

~~4. un médecin accepté par le commissaire. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités et les conditions d'acceptation d'un tel médecin.~~

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que:

1° l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;

2° le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;

3° l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme ~~et le contenu~~ du certificat médical pourr~~ont~~a être précis~~é~~se par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW ~~ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié~~ :

1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;

2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent ~~se faire examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant.~~, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que :

1° la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;

2° l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au ~~minimum~~ moins être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infraction~~s~~ aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ~~peut~~ ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est~~Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;

2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier~~.~~ ;

3° ~~En~~ en cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification~~.~~

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres

conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les ~~qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées, ainsi qu'à la~~ modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infraction~~s~~ aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ~~peut~~ ordonne~~r~~ la cessation immédiate du travail du marin concerné.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède~~Sauf si une dérogation est dûment accordée :

1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16~~.~~ ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 ~~euros~~ à 5~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16~~.~~ ;

3° quiconque obtient par ~~fraude~~ tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 ~~du Code pénal~~de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Section 4 – Equipage et équipage minimal~~.~~

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5~~.~~, est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement~~.~~

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

~~Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs dans l'Union européenne, la~~La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006 ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006 ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1° de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;

2° du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;

3° du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10 000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1 250 à 12 500 euros, ou d'une de ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime

Section 1re – Le contrat d'engagement maritime en général

Sous-section 1re – Dispositions générales

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime~~.~~

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois:

1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement~~. Un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou préposé peut justifier de cette qualité~~ ;

2° le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3° l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4° le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui ~~constate~~ mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative ~~par exemple~~ à la qualité du travail ou au salaire ~~sauf à la demande expresse du marin~~. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

1° un exemplaire d'un contrat-type;

2° les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) ~~Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, le~~Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes:

1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2° le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;

3° le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

4° la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou ~~du ou~~ des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;

5° le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;

6° le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

7° le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:

a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,

b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;

8° les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

9° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

10° le droit du marin à un rapatriement;

11° le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;

12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu ~~:~~.

Les précisions figurant aux points ci-dessus énumérés peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai~~:~~

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée ~~:~~. ~~la~~La preuve contraire ~~n'étant~~ n'est pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à :

1° six mois pour les officiers~~:~~ ;

2° deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières ~~:~~. ~~la~~La période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe ~~qui précède~~ 4, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1° à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;

2° à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe ~~qui précède~~ 5 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques~~:~~

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage~~:~~

Sous-section 1re – Recours et forme du contrat à durée déterminée~~:~~

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1° lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;

2° lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;

3° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

4° le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée ~~:~~. ~~la~~ La preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée~~:~~

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants:

1° pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur;

2° pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée~~.~~

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée.~~ , la~~La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en ~~n'~~est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée~~.~~

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1° en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;

2° en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;

3° pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;

4° ~~4.~~ aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;

5° ~~4.~~ dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;

6° ~~5~~ en cas d'exécution de travaux urgents~~.~~ ;

7° ~~6~~ en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du ~~précédent~~ contrat précédent.

~~Le~~Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas ~~dans ces cas~~ prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions~~.~~

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement~~.~~

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Sous-section 7 – Période d'essai~~.~~

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à ~~trois~~ deux mois ;

2° ~~S~~sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,

a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~trois~~ deux mois et inférieure à ~~6~~ trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~1 mois~~trois semaines ~~:~~;

b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~6~~ six mois et inférieurs à ~~9~~ neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~2~~ deux mois ;

c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~9~~ neuf mois et inférieurs à ~~12~~ douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~3~~ trois mois ;

d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~12~~ douze mois et inférieurs à ~~15~~ quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~4~~ quatre mois ;

e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~15~~ quinze mois et inférieurs à ~~18~~ dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~5~~ cinq mois ;

f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à ~~18~~ dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à ~~6~~ six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2°.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe ~~qui précède~~ 3 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée~~.~~

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point ~~1)~~1°, le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à

l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçues jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime~~.~~

Sous-section 1re – Obligations générales de l'armateur~~.~~

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1° d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;

2° de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;

3° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail;

4° de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident;

5° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;

6° de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

7° de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

8° d'apporter les soins ~~d'un~~ en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt~~;~~, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine ~~n'ont en aucun cas~~ n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5°.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière~~.~~

Partie 1re – Droit au rapatriement~~.~~

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1° lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence;

2° en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;

3° en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;

4° en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;

5° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :

a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;

b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de ~~30~~ trente jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit~~, dans toute la mesure possible,~~ s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins:

1° le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion~~,~~ ;

2° le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

3° la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

4° le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

5° le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

~~(3)~~(5) Les frais de rapatriement doivent être ~~supportés~~ pris en charge jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment:

1° le lieu où il a accepté de s'engager;

2° le lieu stipulé par convention collective;

3° son pays de résidence ;

4° le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. ~~Rien dans les dispositions de la présente loi ne doit être considéré comme faisant obstacle au droit de l'~~L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de ~~2~~ deux jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1° le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois~~.~~ ;

2° l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

3° les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser ~~le ou~~ les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais.

Partie 2 – Abandon et garantie financière~~.~~

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou

2° laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou

3° provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et ~~spécialement~~ plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un ~~R~~règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière ~~et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière~~.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, ~~sur~~ à la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;

2° les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3° les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent :

1° le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;

2° la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile;

3° les soins médicaux nécessaires ;

4° le passage et le transport des effets personnels ;

5° tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément ~~et selon les~~ aux dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris ~~pour~~ en son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par ~~le ou~~ les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'~~A~~annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006~~, dans sa dernière version~~. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie ~~de ce~~ ou ces certificats ou de ~~cette ou~~ ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales~~.~~

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2~~.~~ 500 à 100~~.~~ 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux ~~précédents~~ alinéas 1er et 2 est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage~~.~~

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article ~~qui précède~~ 3.1.2-45 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin~~.~~

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation:

1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur sur le navire où il est affecté;

2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;

3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat~~.~~

Sous-section 1re – Résiliation avec préavis~~.~~

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1° si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ; ou

2° ~~ou~~ si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1° par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ; ou

2° ~~ou,~~ si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin:

1° à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois;

2° à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans;

3° à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours :

1° le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ;

2° le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur ~~le ou~~ les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître ~~le ou~~ les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard ~~15~~ quinze jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe ~~qui précède~~ 3, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59~~.~~, paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à:

1° une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur;

2° deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur;

3° trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur~~;~~. ~~en~~En cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave~~.~~

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe ~~qui précède~~ 1er, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Les ~~ou les~~ faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur~~.~~

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord~~.~~

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime~~.~~

Sous-section 1re – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin~~.~~

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire:

1° ~~L~~le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats;

2° les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation~~,~~ ; sinon

3° les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa ~~qui précède~~ 2 jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime~~.~~

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3~~.~~ et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit:

1° le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2° le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code ~~des assurances sociales~~ de la sécurité sociale ;

3° en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement;

4° par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective~~;~~.

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat~~:~~

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur~~;~~. Il ~~il~~ libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention « pour solde de tout compte » n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5°.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence~~:~~

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail~~:~~*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du ~~Titre VI du Livre Ier du code~~ livre Ier, titre VI, du Code du travail ~~luxembourgeois~~ relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du ~~Titre VI du Livre Ier~~ livre Ier, titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail ~~luxembourgeois~~, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sec-

torielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite~~.~~*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise~~.~~*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre I^er^ du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-~~d~~Duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage~~.~~*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre I^er^ du Titre I^er^ du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail~~.~~

Chapitre 1^er^ – *Durée du travail~~.~~*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1^re^ – Durée du travail et temps de repos~~.~~

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « heures de travail » : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;

2° « heures de repos » : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette ~~expression~~ définition n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La ~~norme de~~ durée ~~du~~ de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire ~~et du repos correspondant aux jours fériés~~.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à:

1° ~~10~~ dix heures par période de ~~24~~ vingt-quatre heures; et

2° ~~77~~ soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser ~~14~~ quatorze heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1° ~~Des~~des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;

2° ~~L~~l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;

3° ~~L~~l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;

4° ~~Des~~des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à ~~vingt-cinq~~ 25 ~~pourcents~~ pour cent.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées~~; ce~~. Ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ~~;~~.

~~3° les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires ;~~

~~4° les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires ;~~

~~5° les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques ;~~

~~6° le temps nécessaire et supplémentaire qu'exige la relève des quarts.~~

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail~~.~~

Art. 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de ~~6~~ six heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins ~~20~~ vingt minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins ~~10~~ dix minutes chacune.

Art. 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins:

1° le programme du service à la mer et au port;

2° le nombre ~~maximal d'heures de travail ou le nombre~~ minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales.

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a occupé des gens de mer ~~au-delà des limites maximales de durée de travail~~ sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution;

2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation~~.~~*

Section 1re – Jours fériés légaux~~.~~

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe ~~précédent~~ 2 ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1° par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins ~~vingt-cinq~~ 25 ~~pourcents~~ pour cent ; ou

2° si le congé compensatoire visé au point ~~précédent~~ 1° ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins ~~vingt-cinq~~ 25 ~~pourcents~~ pour cent.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe ~~qui précède~~ 1er et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions ~~des du présent chapitre~~ de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire~~.~~

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, ~~a~~ à une journée de repos hebdomadaire~~. Celui-ci~~ qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail ~~le~~ au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à ~~vingt-cinq~~ 25 ~~pourcents~~ pour cent.

(5) Les dispositions des paragraphes ~~qui précèdent~~ 1er à 4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° les circonstances de force majeure ;

2° les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;

3° les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures ~~de~~ d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions ~~aux articles de la présente section~~ à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels~~.~~

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1re – Calcul des droits~~.~~

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de ~~3~~ trois jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1° les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;

2° les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit:

1° les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;

2° les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;

3° les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

4° les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5° le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul~~.~~

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement~~;~~. L~~l~~eurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de ~~15~~ quinze jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. ~~Le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut toutefois être effectué de l'accord des parties, à la demande du marin. La convention collective sinon un règlement grand-ducal fixera les conditions de cumul.~~Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequel n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ~~de la présente section~~ ainsi qu'à ~~ses~~leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du Code du travail, ~~le marin de sexe masculin qui demande à exercer~~ le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin~~, ne peut y prétendre que dans le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être organisé à partir du premier jour de la troisième semaine qui suit l'accouchement ou en cas d'adoption, à partir de la date du jugement d'adoption.~~ A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1er ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, deuxième point.

Chapitre 3 – *Les salaires*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « matelot qualifié » ~~désigne~~ : tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2° « salaire ou solde de base » ~~désigne~~ : la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3° « salaire forfaitaire » ~~désigne~~ : un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4° « durée normale du travail » ~~s'entend de~~ : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;

5° « heures supplémentaires » ~~s'entendent de~~ : la définition qui ~~leur~~ est donnée~~s~~ à l'article 3.2.1-10 est d'application.

Section 2 – Droit à la rémunération

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1° mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

2° s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

En conformité avec l'article 3.1.2-53, paragraphe 4, ~~S~~si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement~~:~~

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1° le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;

2° lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins ~~vingt-cinq~~ 25 ~~pourcents~~ pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;

3° pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;

4° pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants:

1° le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2° le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3° les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4° à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due ~~doit devrait être~~ est payée dans les cinq jours ;

5° ~~6.~~ les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

6° ~~7.~~ sous réserve des dispositions du point 7~~8~~° ~~du présent article~~, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

7° ~~8.~~ les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du ~~Chapitre IV relatives « aux cessions et saisies sur salaires » du Titre II du Livre II~~ livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ;

8° ~~9.~~ le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative ~~de~~ allant jusqu'à 5~~.~~000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima~~.~~

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ou conventions collectives, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25~~.~~000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa ~~qui précède~~ 1~~er~~ peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table~~.~~*

Section 1re – Logement et loisirs.

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à ~~la date ou après le~~ partir du 20 août 2013 compris.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention ~~(~~n° 92~~)~~ sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention ~~(~~n° 133~~)~~ sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et ~~en tenant~~ tiennent compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise ~~plus spécialement~~ les exigences relatives:

1° à la taille des cabines et autres espaces de logement;

2° au chauffage et la ventilation;

3° au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants;

4° aux installations sanitaires;

5° à l'éclairage;

6° à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, ~~des dérogations ou des exemptions aux dispositions précédentes pourront être adoptées par le commissaire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque les conditions suivantes seront réunies :~~

~~1. l'exemption doit être raisonnable et tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ;~~

~~2. l'exemption doit être justifiée par des circonstances particulières ou des motifs solides ;~~

~~3. la santé et la sécurité des gens de mer doivent être préservées.~~

~~Le cadre de ces dérogations ou exemptions est précisé par règlement grand-ducal.~~

et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;

3° des installations de blanchisserie ;

4° la superficie minimale des cabines.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par ~~le ou~~ les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

1° lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;

2° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du ~~précédent~~ paragraphe 1er, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table~~:~~

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer:

1° d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

2° d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3 ~~du présent article~~.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes:

~~1. avoir atteint l'âge de 18 ans; et~~

1° ~~2.~~ détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré~~s~~ par des ~~Membres~~ États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 ou la Convention ~~(~~n° 69~~)~~ sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire~~.~~ ;

2° ~~3.~~ avoir acquis au moins ~~1~~ un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe ~~précédent~~ 2 incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation ~~agréé ou~~ reconnu par le ~~Commissariat aux affaires maritimes~~commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

~~(4) Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'admission comme cuisiner d'un marin ne disposant pas de certificat tel que visé au point 2 du paragraphe 2 du présent article mais ayant acquis une expérience significative en la matière à bord d'un ou de plusieurs navires.~~

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa ~~qui suit~~ 2, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à ~~qui~~ laquelle la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et au service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas ~~7~~ sept jours, afin de vérifier :

1° l'approvisionnement en vivres et en eau potable;

2° de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;

3° la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées ~~aux articles~~ à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et ~~à~~ 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 ~~et des règlements pris en leur exécution~~ est puni d'un emprisonnement de huit jours à ~~six mois~~ deux ans et d'une amende de 251 à 25~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du ~~marin engagé comme~~ cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par ~~les dispositions du présent chapitre~~l'article 3.2.4-11.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes~~.~~*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du ~~L~~livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

~~Par dérogation au paragraphe 3 de l'article L. 243-1 du Code du travail, est considérée comme exerçant une partie de son activité sur le territoire luxembourgeois, l'armateur qui exploite un navire battant pavillon luxembourgeois.~~

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail~~.~~*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du ~~L~~livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord~~,~~

Chapitre 1er – *Soins médicaux à bord des navires et à terre~~,~~*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ~~et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution~~.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste qualifié résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs~~,~~*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période~~,~~ visée à l'article 3.3.2-2, point 1°, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit ~~au minimum~~ prendre en charge:

1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité~~.~~ ;

3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants ~~-~~droit~~s~~ en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code ~~luxembourgeois des assurances sociales~~de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire~~.~~ ;

4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;

2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces. ~~Une convention collective ou un règlement grand-ducal peut limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin.~~

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2° et 4°, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2°, et à l'article 3.3.2-3, point 2°, sont limitées à ~~16~~ seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

1° lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

2° lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

3° en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayants ~~-~~droit~~s~~.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, ~~et~~ 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents~~.~~*

Section 1re – Obligations des armateurs~~.~~

Sous-section 1re – Obligations générales des armateurs~~.~~

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, tels que visés à l'article ~~3.3.3-27~~3.3.3-26, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur ~~prend les mesures nécessaires en vue de mettre~~ met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur ~~doit veiller à l'adaptation de ces~~ adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux~~.~~

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants:

1° éviter les risques;

2° évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités;

3° combattre les risques à la source;

4° adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail;

5° tenir compte de l'état d'évolution de la technique;

6° remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux;

7° planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail;

8° prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle;

9° donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1°, 3°, 4° et 6° du paragraphe ~~précédent~~ 1er doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les directives nationales visées à l'article 3.3.3-26 et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants:

1° les dispositions générales et dispositions de base;

2° les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;

3° les machines;

4° les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;

5° les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

6° les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

7° les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5° et 6° auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;

8° les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;

9° le matériel de chargement et de déchargement;

10° la prévention et l'extinction des incendies;

11° les ancres, chaînes et câbles;

12° les cargaisons dangereuses et lest;

13° les équipements de protection individuelle des gens de mer;

14° le travail dans des espaces confinés;

15° les effets physiques et mentaux de la fatigue;

16° les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;

17° la protection et prévention relatives au VIH/SIDA;

18° la réponse aux urgences et aux accidents.

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés ~~par~~ à l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre ~~par~~ afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection
et de la prévention et consultation des gens de mer

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) ~~L'armateur s'assure que les~~ Les gens de mer désignés ~~puissent~~ effectuent, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1° de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;

2° de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;

3° d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;

4° d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;

5° d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;

6° d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1° toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;

2° les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;

3° la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent ~~pourvoir~~ pouvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes ~~précédents~~ 1er à 4. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer~~.~~

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1° les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;

2° les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;

3° les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;

4° la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe ~~précédent~~ 1er devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

1° matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;

2° affiches apposées à bord des navires;

3° insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

4° campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1° à l'évaluation des risques ~~et aux mesures de protections~~ prévue~~s respectivement aux articles~~ à l'article 3.3.3-7 ~~et 3.3.3-19~~ ;

2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;

3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer~~.~~

Art. 3.3.3-15. (1) ~~L'armateur doit s'assurer que chaque~~ Chaque marin reçoi~~ve~~t, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1° de son engagement ;

2° d'un changement de poste ou fonction ;

3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;

4° de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixées par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution~~.~~

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art. 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3~~.~~-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) ~~L'armateur veille à ce que le~~ Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord ~~soient~~ doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal ~~pourra~~ peut, compte tenu des spécificités du navire, ~~définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir~~ préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 en tenant compte des instruments internationaux, énumérés en annexe I, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

Section 2 – Obligations des gens de mer et ~~autres personnes intéressées.~~de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat~~,~~ qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut ~~en subir aucun préjudice~~pas être sanctionné. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et ~~autres personnes intéressées~~ toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent :

1° se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;

2° utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;

3° utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;

4° ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;

5° signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra ~~compléter et~~ préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon~~.~~

~~Sous-section 1 – Programmes nationaux de protection et de prévention.~~

~~**Art. 3.3.3-26.** Des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques peuvent être adoptés par règlement grand-ducal.~~

~~Sous-section 2 – Information des armateurs et gens de mer.~~

Art. 3.3.3-2~~7~~6. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

~~**Art. 3.3.3-28.** Le commissaire informe les armateurs des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques.~~

Section 4 – Dispositions particulières~~.~~

Art. 3.3.3-2~~9~~7. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre~~, y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé,~~ peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer ~~et, si nécessaire, révisé compte tenu~~ en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-~~30~~28. (1) En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~3.3.3-1, paragraphe 1er,~~ 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, ~~paragraphe 1er,~~ 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-12, paragraphe~~s 2 et~~ 5, 3.3.3-13, paragraphe 1er, ~~3.3.3-14, paragraphe 1er,~~ 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements ~~et des arrêtés~~ pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à ~~25.0000~~ 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements ~~et des arrêtés~~ pris en ~~son~~ leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3~~.~~000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord~~.~~*

Section 1re – Définitions~~.~~

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

~~le terme~~ « femme enceinte » : ~~désigne~~ toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration~~.~~

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement~~.~~

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2~~.~~, paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3~~.~~, dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail ~~; elle~~. Elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte~~:~~

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article ~~précédent~~ 3.3.4-7, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(2) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé ~~telle que cette période est fixée par le médecin~~.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé ~~telle que cette période est fixée par le médecin saisi~~, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle ~~que cette période est fixée par le médecin saisi~~.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé ~~telle que cette période est fixée par le médecin saisi~~.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé ~~telle que cette période est fixée par le médecin saisi~~.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre ~~de ces~~ des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions ~~de la section 3, 4 et 5 du présent chapitre~~ des articles 3.3.4-3, paragraphe 1er, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25~~,~~ 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions

~~**Art. 3.4.0-1.** (1) Conformément à l'article 0.2.0-1, le commissaire veille à ce que les armateurs se conforment à leurs obligations issues du présent livre.~~

~~(2) Le commissaire prend toutes les mesures nécessaires, y compris la mise en œuvre d'un système efficace d'inspection et de certification MLC des navires, en fonction de leurs caractéristiques, pour s'assurer du respect par les armateurs de leurs obligations.~~

~~(3) L'efficacité du système d'inspection et de certification MLC ainsi que des autres mesures prises conformément au précédent paragraphe est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal. Des modifications sont apportées afin de prendre en compte le résultat de ces évaluations et les différentes évolutions en la matière.~~

~~**Art. 3.4.0-2.** (1) Tout navire auquel s'applique le présent livre est soumis à inspection MLC dans les conditions prévues par règlement grand-ducal.~~

~~(2) L'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC sont déterminés par règlement grand-ducal.~~

~~**Art. 3.4.0-3.** (1) Tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être doté d'un certificat MLC en cours de validité. Un règlement grand-ducal peut étendre cette obligation à des navires de jauge inférieure.~~

~~(2) Tout navire peut également être certifié MLC sur une base volontaire.~~

~~(3) Tout navire soumis à certification MLC doit être en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité au travail maritime conformes aux règles établies par règlement grand-ducal.~~

~~(4) Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur MLC représentant l'État luxembourgeois et être en conformité avec les prescriptions nationales ainsi que celles issues du droit de l'Union européenne et international concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.~~

~~(5) Un certificat de travail maritime peut être émis à titre provisoire sous les conditions arrêtées par règlement grand-ducal.~~

~~**Art. 3.4.0-4.** (1) Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est autorisé à habiliter, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes, à savoir toute institution publique ou autre organisme, y compris d'un autre État membre du l'Union européenne, pour réaliser des missions d'inspection ou de certification MLC ou les deux en tout ou partie au nom de l'État luxembourgeois, sur avis préalable du commissaire. Les conditions et les modalités de l'habilitation des organismes et des relations de travail sont fixées par règlement grand-ducal.~~

~~(2) L'organisme une fois habilité doit maintenir les conditions qui ont prévalu à son habilitation. A défaut le ministre retire son habilitation selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.~~

~~(3) Les pouvoirs potentiellement confiés à des organismes une fois habilités sont énoncés par règlement grand-ducal et le cas échéant par un accord conclu entre le commissaire et l'organisme selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.~~

~~**Art. 3.4.0-5.** (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois établit et met en œuvre une procédure simple de règlement rapide et efficace des plaintes des gens de mer à bord répondant au minimum aux critères établis par règlement grand-ducal.~~

~~(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, 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 est compétent pour entendre en tant qu'amiable conciliateur de plaintes de gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois.~~

Chapitre 1er – Dispositions générales

Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2. Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

2° « 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 du chapitre 3 ;

3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer (Partie I) et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions (partie II) ;

4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;

5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 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 suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;

6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;

7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale

Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation:

1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;

2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;

3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part,

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou

b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur:

i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;

ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;

iii. l'alimentation et le service de table ;

iv. la prévention des accidents ;

v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;

vi. l'exploitation des navires ;

vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;

viii. l'inspection des navires y compris les navires de moins de 500 et la certification en matière sociale ;

ix. les inspections par l'Etat du port.

2° et, d'autre part,

a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

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.

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

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées à l'alinéa 4.

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

Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3. Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4. L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime

Art. 3.4.3-1. (1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) 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. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2. (1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;

2° la partie II, établie par l'armateur 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 autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État 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, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3. Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4. Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5. (1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection 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 3.4.3-6.

(2) 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 intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé 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 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection 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 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 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection 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 autorisé 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 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 en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;

2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;

3° il y a changement de pavillon ;

4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1er, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8. (1) Le commissaire prononce, 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 applicables 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 par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne 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 aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10. Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

1° aux nouveaux navires, à la livraison ;

2° lorsqu'un navire change de pavillon ;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11. Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

1° 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 du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;

2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé 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 ;

3° le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;

4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14. (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 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 – Inspections et mise en œuvre

Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2. (1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection 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.

Art. 3.4.4-3. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

1° lors de la première immatriculation du navire ;

2° lors d'une nouvelle immatriculation ;

3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;

2° suite à un accident ou à un incident grave ;

3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;

4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5. (1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur 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 sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède 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 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.

(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6. (1) Tout inspecteur 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.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;

2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. 3.4.4-8. Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, 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. 3.4.4-9. Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;

2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

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

(3) 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. 3.4.4-11. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs 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.

Chapitre 5 – Plaintes

Art. 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1er, on entend par plainte :

1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou

2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2. La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3. La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;

2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4. (1) Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou plusieurs personnes à bord ou à terre qui pourra, en cas de plainte, 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. 3.4.5-5. Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plainte.

Art. 3.4.5-6. (1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1er est nul.

Chapitre 6 – Sanctions administratives et pénales

Art. ~~3.4.0-6~~ 3.4.6-1. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs ~~MLC~~, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, ~~ou~~ du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) ~~En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au commissaire.~~

~~(4) En cas d'opposition, le commissaire prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue au paragraphe 2.~~

~~(5) A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.~~

Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

~~(6) Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25.000 euros.~~

Art. ~~3.4.0-7~~3.4.6-2. Quiconque ~~qui par son action ou son inaction~~ entraverait, en connaissance de cause, les inspecteurs ~~MLC~~ dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre ~~de la présente section~~du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de ~~8~~ huit jours à ~~5~~ cinq ans et d'une amende de 251 à 125~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines ~~uniquement~~seulement.

Art. ~~3.4.0-8~~3.4.6-3. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur ~~MLC~~, est puni d'un emprisonnement de ~~8~~ huit jours à ~~5~~ cinq ans et d'une amende de 251 à 125~~.~~ 000 euros ou d'une de ces peines ~~uniquement~~seulement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris ~~pour~~ en son exécution. »

Art. 74. Le chapeau introducteur du livre 4 (ancien titre 4) est supprimé.

Art. 75. L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~L~~l'article 105 est numéroté « ~~art.~~Art. 4.0.0-1. » ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° ~~A~~au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, ~~l'expression~~ les termes « code des assurances sociales » ~~est remplacée~~ sont remplacés par les termes « ~~c~~Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté~~U~~un paragraphe 2 ~~est ajouté ayant~~ qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du ~~c~~Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ~~Ministère de la sécurité sociale~~ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. »

Art. ~~75~~76. L'article 106 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~L~~l'article 106 est numéroté « ~~art.~~Art. 4.0.0-2. » ;

2° ~~L~~l'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante :

« Art. 4.0.0-2. Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa ~~qui précède~~ 1er dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006. ».

Art. ~~76~~77. L'article 107 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 5.0.0-1. ».

Art. ~~77~~78. L'article 107a de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 5.0.0-2. ».

Art. ~~78~~79. L'article 108 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 5.0.0-3. ».

Art. ~~79~~80. L'article 109 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 5.0.0-4. ».

Art. ~~80~~81. L'article 110 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 5.0.0-5. ».

Art. ~~81~~82. L'article 111 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.1.0-1. ».

Art. ~~82~~83. L'article 112 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.1.0-2. ».

Art. ~~83~~84. L'article 113 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.1.0-3. ».

Art. ~~84~~85. L'article 114 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.1.0-4. ».

Art. ~~85~~86. L'article 115 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.2.0-1. ».

Art. ~~86~~87. L'article 116 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.3.0-1. ».

Art. ~~87~~88. L'article 117 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.3.0-2. ».

Art. ~~88~~89. L'article 118 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.3.0-3. ».

Art. ~~89~~90. L'article 119 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.4.0-1. ».

Art. ~~90~~91. L'article 120 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 6.5.0-1. ».

Art. ~~91~~92. L'article 121 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 7.0.0-1. ».

Art. ~~92~~93. L'article 122 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 122 est numéroté « ~~art.~~Art. 7.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les références aux articles 8, 11f, 13 d et 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, ~~point~~ lettre f), 1.1.1-10, paragraphe 2, ~~points~~ lettres d) et e) et 1.1.1-14 ;

3° l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

~~**Art. 93.** Un nouvel article 7.0.0-3 est inséré après l'article 7.0.0-2 et prend la forme suivante :~~

~~« Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiante le règlement (CE) n° 2006/2004.~~

~~Est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.~~

~~Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.~~

~~Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement. »~~

Art. 94. L'article 126 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 126 numéroté « ~~art.~~Art. 7.0.0-~~4~~3. » ;

2° ~~L~~les deux premières phrases de l'alinéa 1er de l'article 7.0.0-~~4~~3 sont ~~abrogées~~ supprimées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.

Art. 96. L'article 129 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 129 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-1. » ;

2° l'article 8.0.0-1~~.~~ prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. ».

Art. ~~96~~97. L'article 130 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 130 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-2. » ;

2° ~~L~~l'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante :

« (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-~~d~~Duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) ~~Le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans.~~ L'autorisation perd sa validité en cas de :

1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3° mise en liquidation judiciaire ;

4° jugement déclaratif de faillite.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions ~~du précédent~~ de l'alinéa 1er ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 9~~7~~8. L'article 131 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 131 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-3. » ;

2° le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu »;

3° le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;

4° le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;

5° trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante :

« – la description des activités commerciales maritimes projetées ;

– le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'A~~a~~dministration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

– tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. ».

Art. 9~~8~~9. L'article 132 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 132 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-4. » ;

2° ~~l'expression~~ les termes « avoir sa résidence » ~~est~~ sont remplacé~~e~~s par les termes « être établi professionnellement » ;

3° un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour ~~un maximum de~~ cinq ans et ~~peut faire l'objet de renouvellements~~ est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. ».

Art. ~~99~~100. L'article 133 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 133 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-5. » ;

2° ~~l'expression~~ les termes « Commissaire aux affaires maritimes » ~~est~~ sont remplacé~~e~~s par le terme « commissaire ».

Art. ~~100~~101. L'article 134 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 134 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-6. » ;

2° l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. ».

Art. ~~101~~102. L'article 135 de la même loi est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-7. ».

Art. ~~102~~103. L'article 136 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 136 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, ~~l'expression~~ les termes « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimé~~e~~s.

Art. ~~103~~104. L'article 137 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 137 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-9. » ;

2° le paragraphe 2, alinéa 1er, est reformulé de la manière suivante : « Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;

3° le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;

4° les ~~expressions~~ termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacé~~e~~s par le terme « commissaire » ;

5° le paragraphe 4 est supprimé.

Art. ~~104~~105. L'article 138 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 138 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-10. » ;

2° la référence à l'article 129 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 de la même loi à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 de la même loi à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 de la même loi à l'article 8.0.0-9.

Art. ~~105~~106. L'article 139 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 139 est numéroté « ~~art.~~Art. 8.0.0-11. » ;

2° l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. ».

~~II.~~Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation~~.~~

Art. ~~106~~107. ~~Il est ajouté un paragraphe 6 à l'article L. 311.5 du Code de la consommation prenant la teneur suivante :~~

~~« (6) Le Commissariat aux affaires maritimes est l'autorité compétente conformément au règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par mer. »~~

Un article L. 311-10, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la consommation :

« Art. L. 311-10. (1) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25, paragraphe 1er, dudit règlement.

(2) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité. La plainte doit revêtir

la forme écrite et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité reprochée à un transporteur ou un exploitant de terminal.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre dispose d'un délai de trois mois au maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visé par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre peut prononcer les sanctions administratives prévues au paragraphe 8 de cet article. En cas de faute de moindre gravité, elle peut prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Les décisions prévues au paragraphe 5 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(8) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le non-respect des obligations est punissable pénalement. »

~~III.~~Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine~~.~~

Art. ~~107~~108. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé. ~~Toute référence au prédit article doit être considérée comme étant fait à l'article 3.1.1-17 de la loi précitée du 9 novembre 1990.~~

Art. ~~108~~109. L'article 48 de la même loi est modifié comme suit :

1° ~~;~~ l'alinéa 1er~~, de la même loi~~ est supprimé. Toute référence au prédit alinéa doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990~~.~~ ;

2° ~~L~~l'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12~~.~~ 500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. ».

Art. ~~109~~110. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »

~~IV.~~Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales~~.~~

Art. ~~110~~111. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, les termes « à la construction » ~~est~~ sont supprimés.

Art. ~~111~~112. A l'article 26 de la même loi ~~précitée du 23 septembre 1997~~, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. ~~112~~113. A ~~L~~l'article 28 de la même loi ~~du 23 septembre 1997 précitée~~, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. ~~113~~114. A l'article 29, ~~deuxième~~ alinéa 2, de la même loi ~~du 23 septembre 1997 précitée~~, ~~l'expression~~ les termes « de moins de 25 tonneaux de jauge » ~~est remplacée~~ sont remplacés par les termes « d'une jauge brute de moins de 200 ».

~~V.~~Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires~~.~~

Art. ~~114~~115. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« (4~~.~~) Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. ~~115~~116. L'article 6, paragraphe 1er, ~~point~~ lettre a), dernière phrase, de la même loi ~~précitée du 29 avril 2000~~ est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. ~~116~~117. L'article 7, paragraphe 2, de la même loi ~~précitée du 29 avril 2000~~ prend la teneur suivante :

« (2~~.~~) L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et ~~du ou~~ des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »

*

Annexe I

Répertoire des normes internationales fixant des normes en matière protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 y relatif, chapitres II-1, II-2, III, V, VI et VII ;
2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 y relatif, annexes I et V.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
7329 - Dossier consolidé : 553

7329/05

N° 7329[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(19.9.2022)

Le projet de loi n°7329 a pour objet d'actualiser et de compléter la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois (ci-après la « Loi du 9 novembre 1990 »).

Il tend notamment à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et à diminuer les risques d'accident maritime et de pollution souvent dus à des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation. Le projet de loi a ainsi pour objectif, d'après les auteurs, de rapprocher davantage le droit du travail maritime du droit commun du travail et à préciser les mesures de mise en exécution de la Convention du travail maritime entrée en vigueur le 20 août 2013.

La Chambre de Commerce avait avisé le projet de loi initial ainsi que les projets de règlements grand-ducaux qui y étaient annexés en date du 9 octobre 2018[1].

Les amendements parlementaires sous avis font suite à l'avis du Conseil d'Etat en date du 7 mai 2020 et ont pour objectif de remédier aux nombreuses oppositions formelles et remarques d'ordre légistique formulées par ce dernier à l'encontre du projet de loi.

Si les amendements parlementaires sous avis n'appellent pas de commentaires particuliers de la part de la Chambre de Commerce, elle souligne néanmoins que les auteurs des présents amendements n'ont, sur plusieurs points, pas suivi l'avis du Conseil d'Etat en raison des spécificités du secteur maritime.

1 Cf. Avis 5093SMI de la Chambre de Commerce

Pour le surplus, la Chambre de Commerce réitère les commentaires formulés dans son avis du 9 octobre 2018 ainsi que ses propositions relatives notamment à l'instauration d'un statut spécial pour les navires « désarmés ».

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires sous avis.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7329/06

N° 7329[6]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(10.10.2023)

Par dépêche du 28 avril 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'économie.

Au texte des amendements étaient joints des observations préliminaires, un commentaire pour chacun des amendements ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi sous avis intégrant les amendements parlementaires.

L'avis complémentaire de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 28 septembre 2022.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendement 1

Sans observation.

Amendement 2

Au regard de cet amendement et des explications fournies, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle qu'il avait émise dans son avis du 24 mars 2020[1].

Amendement 3

Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État s'était opposé formellement à l'alinéa 5 de l'article 1.1.1-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, tel que modifié par l'article 5 du projet de loi et qui prévoit un renvoi à des « exigences en matière de sécurité et de sûreté établies par les conventions internationales si applicables sinon par règlement grand-ducal », la matière couverte constituant une matière réservée à la loi par l'article 34 (ancien article 11, paragraphe 5) de la Constitution, en ce qu'elle touche à la sécurité des personnes et à la protection de la santé.

Par l'amendement sous examen, la commission supprime le renvoi à un éventuel règlement grand-ducal en expliquant qu'à ce jour un tel règlement n'existerait pas et qu'il serait peu probable qu'il soit nécessaire d'en adopter un. Au regard de cette suppression, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Amendement 4

Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État avait réservé sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en raison d'une différence de terminologie entre l'article 4 de la directive 2009/15/CE et de l'article 66, point 5°, du projet de loi sous avis, qui introduit le nouvel article 2.0.0- 6, alinéa 3, dans la loi précitée du 9 novembre 1990. La directive exige des motifs transparents et objectifs et le projet de loi se réfère à des critères transparents et objectifs.

Par l'amendement sous examen, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'État et a remplacé le terme « critères » par celui de « motifs ».

À la suite des explications fournies par la commission, le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever sa réserve. Au regard de l'amendement sous examen, il est également en mesure de lever son opposition formelle.

Amendement 5

Sans observation.

Amendement 6

Le Conseil d'État avait formulé une opposition formelle à l'égard de l'article 3.0.0-2. qui prévoyait dans sa version initiale qu'un règlement pourrait exclure certaines personnes ou catégories de personnes travaillant à bord des navires de la définition de gens de mer. Le Conseil d'État avait précisé dans son avis précité du 24 mars 2020 qu'un règlement grand-ducal ne peut pas exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires de la définition de gens de mer. Le Conseil d'État avait rappelé dans son avis précité qu'en vertu de l'article 34 (ancien article 11, paragraphe 5) de la Constitution, le droit du travail est réservé à la loi et qu'il est réservé à la seule loi formelle d'y apporter des restrictions.

Par l'amendement sous examen, la commission modifie, à l'article 73 du projet de loi, l'article 3.0.0- 2. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 en supprimant les références critiquées

---

1 Avis du Conseil d'État n° CE 52.884 du 24 mars 2020 sur le projet de loi 1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ; 2° portant modification : a) du Code de la consommation ; b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ; c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires (doc. parl. n° 7329[3], p.4).

par le Conseil d'État. Cependant, la commission maintient son raisonnement en précisant qu'un règlement grand-ducal détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal. Le résultat est donc strictement le même qu'avant, un règlement grand-ducal pouvant exclure certaines personnes ou catégories de personnes de la définition de gens de mer. Or, s'agissant d'une matière réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution, il revient à la loi de déterminer avec la précision suffisante les éléments essentiels du cadre permettant l'éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer.

Afin de lever son opposition formelle, le Conseil d'État propose que l'article 3.0.0- 2., paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi précitée du 9 novembre 1990 soit rédigé comme suit :

> « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord~~, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal~~. »

Dans la lignée de ce qui précède, le Conseil d'État suggère de supprimer à l'article 3.0.0- 1., point 6°, de la loi précitée du 9 novembre 1990, dans la définition de gens de mer, la référence au règlement grand-ducal étant donné que ce sera dorénavant la loi qui détermine les catégories de personnes ne relevant pas de la définition de gens de mer et que le règlement grand-ducal ne fait que les préciser.

Par l'amendement sous examen, la commission supprime la référence à une résolution concernant la Conférence générale de l'OIT. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle à cet égard.

Amendement 7

Sans observation.

Amendement 8

La commission supprime par l'amendement sous examen à l'article 73 du projet de loi les termes « et les conditions » de sorte que la dernière phrase du nouvel article 3.0.0-5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 se lira comme suit :« Un règlement grand-ducal en fixe les modalités de délivrance ». Au regard de cette suppression et des explications fournies, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.0.0-5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 (article 3.0.0-4 du projet de loi initial).

Amendement 9

L'amendement sous examen supprime la faculté laissée au commissaire de faire cesser immédiatement le travail du marin concerné et la transforme en obligation pour le commissaire. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever à l'article 73 du projet de loi son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.1.1-2. de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Amendement 10

L'amendement sous examen modifie à l'article 73 le nouvel article 3.1.1-6., paragraphe 1er, de la loi précitée du 9 novembre 1990 qui concerne le certificat médical délivré au marin par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la règlementation qui y est applicable.

Le Conseil d'État avait émis une opposition formelle concernant le point 4 du prédit article qui prévoyait la possibilité de faire accepter un médecin par le commissaire et laissait à un règlement grand-ducal la faculté de préciser les modalités et conditions d'acceptation d'un tel médecin. Par l'amendement sous examen, le point 4 est supprimé, de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever cette opposition formelle.

Amendement 11

L'amendement sous examen concerne encore le certificat médical et modifie à l'article 73 du projet de loi le nouvel article 3.1.1-7., alinéa 3, de la loi précitée du 9 novembre 1990 qui, dans sa version initiale, prévoyait qu'un règlement grand-ducal pourrait préciser la forme et le contenu du certificat

médical. Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État s'était opposé formellement à cet alinéa dans la mesure où il est inconcevable qu'un règlement grand-ducal puisse déroger à une norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergent. Comme l'amendement sous examen supprime les termes « et le contenu » et limite ainsi le champ d'application du règlement grand-ducal à la seule forme du certificat médical, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Amendement 12

Cet amendement concerne la durée de validité des certificats médicaux et modifie plus particulièrement, à l'article 73 du projet de loi, le nouvel article 3.1-1-8 de la loi précitée du 9 novembre 1990. Le Conseil d'État avait émis trois oppositions formelles, d'une part pour insécurité juridique et d'autre part pour contrariété avec la Convention du travail maritime. À la suite de la suppression par l'amendement des termes « ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié », le Conseil d'État est en mesure de lever ses oppositions formelles.

Amendement 13

Le Conseil d'État avait émis, à l'article 73 du projet de loi à l'égard du nouvel article 3.1.1-9 de la loi précitée du 9 novembre 1990, une opposition formelle pour insécurité juridique parce que le prédit article n'avait pas défini la notion de l'« arbitre médical indépendant », notion issue de la norme A1.2, point 5, de la Convention du travail maritime. Par l'amendement sous examen, la commission supprime le recours possible à un arbitre médical indépendant et apporte des précisions supplémentaires par rapport au recours que les gens de mer peuvent exercer en cas de contestation du certificat médical. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle émise à l'égard de l'article 3.1.1-9 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Amendement 14

L'amendement sous revue supprime, à l'article 73 du projet de loi, à l'endroit de l'article 3.1.1.-13 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, les termes « Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est », de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle émise à l'endroit de cet article.

Amendement 15

Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État avait émis une opposition formelle à l'égard de l'alinéa 2 de l'article 3.1.1-16 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi initial qui prévoyait qu'un règlement grand-ducal pourrait fixer les « qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de retrait des prérogatives qui leur sont attachées […] ». L'amendement sous examen procède à la suppression des termes critiqués, de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Amendement 16

Par l'amendement sous examen, la commission écarte, à l'article 73 du projet de loi, le risque d'arbitraire en supprimant à l'article 3.1.1.-17. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 le terme « peut » et en le remplaçant par le terme « ordonne ». En outre, la commission supprime les termes « sans préjudice de l'alinéa qui précède », et précise que l'article 58 ne concerne non pas le Code pénal, mais la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande. Ces suppressions et précisions permettent au Conseil d'État de lever les oppositions formelles émises dans son avis précité du 24 mars 2020 à l'endroit de l'article 3.1.1-17 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Amendement 17

Sans observation.

Amendement 18

L'article 3.1.2-3 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi initial, faisait référence à un règlement grand-ducal qui pourrait fixer les modalités selon les-

quelles le représentant ou préposé pourrait justifier de cette qualité. Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État s'était opposé formellement à ce renvoi, car le pouvoir conféré au Grand-Duc par la Constitution ne lui permet pas d'étendre ou de restreindre la portée de la loi. Le renvoi à un règlement grand-ducal est supprimé par l'amendement sous examen, de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Amendements 19 à 22

Sans observation.

Amendement 23

L'amendement 23 concerne l'article 3.1.2-34 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi initial et relatif au dispositif de garantie financière. Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État s'était opposé formellement, sur la base de l'article 35 (anciennement article 11, paragraphe 6) de la Constitution, à ce que des modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière puissent être adoptées par règlement grand-ducal dans une matière qui concerne la liberté du commerce. Par l'amendement sous examen, la commission supprime la référence à un règlement grand-ducal pour les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Le renvoi à un règlement grand-ducal est maintenu uniquement, après consultation des partenaires sociaux, pour la fixation de la forme que pourra revêtir la garantie financière. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle.

Amendement 24

L'amendement 24 concerne l'article 3.1.2-47 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi initial et relatif aux obligations des marins travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois. Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État avait souligné à l'article 3.1.2-47, point 1°, l'imprécision de la notion d'usages en vigueur et s'était opposé formellement à cette disposition au double motif de l'insécurité juridique et de la contrariété à l'article 34 (anciennement article 11, paragraphe 5) de la Constitution.

L'amendement sous avis ajoute les termes « sur le navire où il est affecté ». Dans son commentaire, la commission affirme que les usages sont des coutumes et qu'il est « impossible de définir avec précisions les usages en vigueur sur le lieu de travail du marin », de telle sorte que l'ajout de ces termes lui est apparu nécessaire.

Le Conseil d'État donne à considérer que la coutume est « un usage social, constamment et uniformément pratiqué, dans la conviction que cet usage est le droit[2]. Cet usage social est « une pratique sociale qui [est] à la fois constante et uniforme », ce qui présuppose que cet usage « ait reçu une diffusion sociale telle, dans le milieu considéré, qu'il [est] généralement accepté et suivi »[3].

Il convient dès lors de souligner que c'est précisément la constance et l'uniformité de l'usage dans un milieu social qui en fait une coutume. Or, la disposition sous avis indique au contraire que l'usage dont il est question est défini en raison des pratiques spécifiques et variables appliquées sur le navire où le marin est affecté. Le Conseil d'État s'interroge dès lors sur la nature des usages professionnels spécifiques à un navire donné visés par la disposition sous revue : en fonction du degré d'abstraction et de généralité des obligations qu'elles imposent, ces usages professionnels peuvent notamment constituer des clauses contractuelles imposées par l'armateur aux marins en leur qualité de membre d'un équipage ou des règlements professionnels applicables aux gens de mer. Le Conseil d'État comprend toutefois que la disposition sous avis, par l'emploi des termes « dans les conditions convenues et dans le respect de la présente loi […] », distingue les obligations relatives à l'exécution du travail par le marin selon qu'elles aient une origine conventionnelle ou une origine normative. En plaçant les « usages » à la suite des lois et règlements, la disposition sous avis place ceux-ci parmi les actes normatifs.

Le Conseil d'État relève dès lors que les usages dont il est question sont susceptibles de réglementer les droits des travailleurs, qui constituent une matière réservée à la loi en vertu de l'article 34 de la Constitution, de telle sorte que les points essentiels relatifs à cette matière doivent être contenus dans

2 Pierre PESCATORE, « Introduction à la science du droit », 2ème réimpression, 2009, p.101, n°57.

3 *Ibid.*

la loi. Le Conseil d'État doit, par conséquent, maintenir son opposition formelle à l'égard de l'article 3.1.2-47, point 1°, nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Le Conseil d'État tient à souligner qu'une obligation en lien avec l'exécution par le marin de son travail ne lui est imposable que s'il y a consenti par contrat, s'il est soumis à une convention collective de travail qui prévoit cette obligation ou si cette obligation est prévue par une norme européenne ou internationale, une loi ou un règlement grand-ducal. L'usage dont il est question à la disposition sous avis ne relève d'aucune de ces conventions ou d'aucun de ces actes normatifs.

Afin de pouvoir lever son opposition formelle, le Conseil d'État propose de modifier l'article 3.1.2-47, point 1°, nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 comme suit :

> « 1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements ~~et usages~~ en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime. »

Amendement 25

Sans observation.

Amendement 26

La commission procède à la suppression des points 3 à 6 prévus par l'article 3.2.1-11 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 qui traite des cas dans lesquels la durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée. Le Conseil d'État s'était opposé formellement à ces points qui dépassent la norme A2.3 de la Convention du travail maritime qui est plus favorable au marin que ne l'est le projet de loi initial. L'amendement sous examen permet donc au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Amendements 27 à 30

Sans observation.

Amendements 31

Au regard des précisions apportées, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle à l'égard de l'article 3.2.2- 9. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi.

Amendement 32

Au regard de l'amendement sous examen, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle à l'égard de l'article 3.2.2-20 émise sur le fondement de l'article 34 (anciennement de l'article 11, paragraphe 5) de la Constitution.

Amendement 33

Au regard des précisions apportées, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle à l'égard de l'article 3.2.2-22. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi.

Amendement 34

Par l'amendement sous examen, la commission supprime, à l'article 3.2.2-23. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi, les termes de « marin de sexe masculin », de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle y relative qu'il avait émise sur le fondement de l'article 15, paragraphe 3, (anciennement l'article 11, paragraphe 2) de la Constitution.

Amendements 35 et 36

Sans observation.

Amendement 37

L'article 3.2.3-14. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi concerne le salaire minimum des gens de mer. Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État s'était opposé formellement, pour cause d'insécurité juridique, à cet article qui prévoyait dans sa teneur initiale que le salaire ne peut être inférieur au montant fixé par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. Le Conseil d'État avait estimé que cette référence était peu claire et ne permettait pas à un marin ni encore à l'armateur de savoir quel est le montant de ce salaire minimal.

La commission a précisé cette indication en ajoutant par l'amendement sous examen après les termes « ne peut être inférieur au montant fixé », ceux de « par règlement grand-ducal ou conventions collectives ». Il en résulte que ce sont désormais ces règlements grand-ducaux ou conventions collectives qui fixeront « par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international » le montant du salaire minimal. Cet ajout ne permet toujours pas de connaître quelle norme est ici effectivement visée et n'apporte ainsi pas la précision requise *a fortiori* dans le cadre de matières réservées à la loi par les articles 34 et 35 de la Constitution. Le Conseil d'État rappelle en outre que les matières réservées à la loi sont soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, ce qui signifie que celui-ci ne peut pas se dessaisir de ces matières et en charger une autorité réglementaire ou administrative, ou comme en l'espèce à des parties prenantes à une convention collective de travail.

Il appartient dès lors à la loi de définir l'étendue et les modalités d'exercice du pouvoir réglementaire prévues par la disposition sous revue avec une précision suffisante pour rendre le dispositif conforme à l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution[4].

En conséquence, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle pour insécurité juridique à l'égard de l'article 3.2.3-14. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, mais il doit formuler à l'endroit de la même disposition une opposition formelle au motif de la violation des articles 34, 35 et 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Par ailleurs, le Conseil d'État donne à considérer que le principe directeur B2.2.4.1 de la Convention du travail maritime prévoit que « le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la Commission paritaire maritime ou par un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail. Sur décision du Conseil d'administration, le Directeur général notifiera toute révision du montant ainsi établi aux Membres de l'Organisation ». Le Conseil d'État comprend dès lors qu'en ce qui concerne les matelots qualifiés[5], les résolutions prises en application de la Convention du travail maritime contiennent l'ensemble des éléments permettant de déterminer le salaire minimum.

Le Conseil d'État rappelle que, d'après l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle, en matière réservée à la loi formelle, les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale[6].

Afin de pouvoir lever son opposition formelle, le Conseil d'État propose que l'article 3.2.3-14. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 soit rédigé comme suit :

> « **Art. 3.2.3-14.** Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas au Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ~~ou conventions collectives~~, par référence aux rémunérations ~~généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international~~ établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime. »

4 En ce sens, voir l'avis du Conseil d'État (CE n° 60.001ac) sur le projet de loi relative à la concurrence […], doc. parl. n° 7479[15], p. 2

5 Définis selon le principe directeur B.2.2.1, lettre a), comme « tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par la législation ou la pratique nationale ou en vertu d'une convention collective ».

6 Avis du Conseil d'État n° 51.281 du 19 janvier 2016 relatif au projet de loi concernant le soutien et le développement durable des zones rurales (doc. parl. n° 6857[5], p. 2).

Amendement 38

Le nouveau libellé de l'article 3.2.4-3. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi prévoit désormais que « le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables ». L'article énumère encore en quoi peuvent consister ces exemptions (par exemple climatisation des logements à bord). Le commentaire de l'amendement précise encore que ces exemptions sont accordées au cas par cas après examen de la taille du navire, du nombre de personnes à bord, de ce qui est raisonnable et après consultation des partenaires sociaux.

La commission a encore reformulé le paragraphe litigieux de sorte que les points 20 et 21 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime ne soient plus mélangés.

Le Conseil d'État se déclare, eu égard à l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 précité de la Cour constitutionnelle[7], être en mesure de lever son opposition formelle à l'égard des articles 3.2.4-3 et 3.2.4-7.

Amendement 39

Au regard des précisions apportées par l'amendement sous examen, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle concernant le paragraphe 3 de l'article 3.2-4-11 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi.

Le paragraphe 4 de ce même article est supprimé par l'amendement sous examen, de sorte que le Conseil d'État est également en mesure de lever son opposition formelle relative à ce paragraphe.

Amendements 40 à 43

Sans observation.

Amendement 44

Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État avait émis une opposition formelle à l'égard de l'article 3.3.2-3. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi pour violation de l'article 34 (anciennement 11, paragraphe 5) de la Constitution en ce qu'il prévoyait qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal pouvait limiter à une partie le salaire qui doit être continué à être versé au marin. Par l'amendement sous examen, la commission procède à la suppression de cette dernière phrase de l'article 3.3.2-3. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Amendements 45 à 50

Sans observation.

Amendement 51

L'amendement sous examen concerne l'article 3.3.3-22 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 introduit par l'article 73 du projet de loi qui, dans sa mouture initiale, prévoyait qu'un règlement grand-ducal pourrait, compte tenu des spécificités du navire, définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou des autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir. Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État avait émis une opposition formelle, cette matière concernant la sécurité des travailleurs prévue à l'article 34 (anciennement article 11, paragraphe 5) de la Constitution. Par l'amendement sous examen, les auteurs limitent le champ d'application du règlement grand-ducal à l'apport de précisions sur les mesures de précautions visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 et suppriment toute référence à une possibilité de définition.

Le Conseil d'État émet toutefois de sérieux doutes quant à la qualification de certaines sources citées, dont les directives ou normes recommandées par des « organismes du secteur maritime », en actes juridiques contraignants applicables au Luxembourg auxquels il peut être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence

7 Avis du Conseil d'État n° 51.281 du 19 janvier 2016 relatif au projet de loi concernant le soutien et le développement durable des zones rurales (doc. parl. n° 6857[5], p. 2).

de la Cour constitutionnelle précitée. Il se déclare par conséquent ne pas être en mesure de pouvoir lever son opposition formelle sur le fondement de l'article 34 de la Constitution.

Afin de pouvoir lever cette opposition formelle, le Conseil d'État propose que l'article 3.3.3-22 soit modifié comme suit :

> « **Art. 3.3.3-22.** Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ~~en tenant compte des~~ conformément aux instruments internationaux~~,~~ énumérés en annexe I~~, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime~~. »

Amendement 52

Le Conseil d'État avait formulé une opposition formelle à l'égard de l'article 3.3.3-24 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi, qui se référait aux termes « autres personnes intéressées ». La commission supprime par l'amendement sous examen ces termes, de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Amendement 53

L'amendement sous examen supprime les termes « compléter et » dans l'article 3.3.3-25 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi, qui prévoit maintenant qu'un règlement grand-ducal pourra préciser les obligations des gens de mer. L'opposition formelle que le Conseil d'État avait formulée dans son avis précité du 24 mars 2020 au motif de la violation de l'article 34 (anciennement article 11, paragraphe 5) de la Constitution peut dès lors être levée.

Amendement 54

L'amendement sous avis supprime l'article 3.3.3-26 qui prévoit « la possibilité d'adopter par règlement grand-ducal des programmes nationaux de protection et de prévention […] et des directives […] ». Dans son avis précité du 24 mars 2020, le Conseil d'État s'était opposé formellement à cet article au motif que la sécurité des travailleurs est une matière réservée à la loi, en vertu de l'article 11, paragraphe 5, devenu l'article 34, de la Constitution.

À la suite de la suppression de l'article 3.3.3-26 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Le Conseil d'État constate que la disposition supprimée par l'amendement sous avis continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. Il résulte du maintien de ces références une incohérence qui est source d'insécurité juridique. Le Conseil d'État doit pour ce motif s'opposer formellement à l'amendement sous avis.

Amendement 55

Sans observation.

Amendement 56

À l'ancien article 3.3.3-29 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi initial, devenu l'article 3.3.3-27, le Conseil d'État avait, dans son avis précité du 24 mars 2020, réitéré son opposition formelle au motif de la violation de l'article 34 (anciennement article 11, paragraphe 5) de la Constitution, déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-22 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 pour ce qui concerne le choix des auteurs d'établir par voie de règlement grand-ducal la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé. Par l'amendement sous examen, les auteurs suppriment les termes « y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé ». Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Amendements 57 et 58

Les amendements sous examen concernent les articles 3.3.3-30 (renuméroté article 3.3.3-28) et 3.3.4-17 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi, qui prévoient des sanctions pénales. La commission supprime par l'amendement 57 à l'article 3.3.3-30 la référence au paragraphe 1er de l'article 3.3.3-6 qui ne comprend pas de paragraphes, mais une seule

phrase. L'amendement supprime encore les termes « et des arrêtés » et suit donc les suggestions du Conseil d'État qu'il avait formulées à cet égard dans son avis précité du 24 mars 2020.

Par l'amendement 57 sous examen, la commission a corrigé le montant de l'amende en prévoyant une amende de 25 000 euros, au lieu de 250 000 euros.

Le Conseil d'État avait formulé des oppositions formelles à l'égard des articles 3.3.3-28 et 3.3.3-17 pour violation de l'article 14, devenu l'article 19, de la Constitution, « en vertu duquel nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi ». Il s'était ainsi formellement opposé à l'article 3.3.3-28, en ce que cet article fait référence aux « règlements […] pris en leur exécution ». Par ailleurs, il avait émis une opposition formelle à l'égard du même article ainsi qu'au regard de l'article 3.3.3-17, en considérant que « le simple renvoi aux articles étant, en l'espèce, insuffisant pour formuler concrètement les éléments constitutifs des infractions visées ».

Le Conseil d'État constate que, par les amendements sous avis, les auteurs répondent partiellement à ses oppositions formelles, en supprimant, à l'article 3.3.3-28, les références aux articles 3.3.3-1, paragraphe 1er, 3.3.3-12, paragraphe 2, et 3.3.3-14, paragraphe 1er, et en précisant, à l'article 3.3.3-17, les dispositions concrètement visées par des sanctions pénales. Or, étant donné que l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution », le Conseil d'État se doit de maintenir son opposition formelle à l'égard de cet article, pour être contraire à l'article 19 de la Constitution. En revanche, il est en mesure de lever son opposition formelle à l'encontre de l'article 3.3.3-17.

Le Conseil d'État relève par ailleurs que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1er, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée et que ces références sont dès lors à omettre à l'article 3.3.3-28.

Amendement 59

L'amendement sous examen vise à supprimer et à remplacer les articles 3.4.0-1 à 3.4.0-5 nouveaux de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi initial, par les articles 3.4.1-1 à 3.4.5-6 qui concernent le système d'inspection et de certification des navires. Au regard des précisions apportées, le Conseil d'État est en mesure de lever les neuf oppositions formelles émises dans son avis précité du 24 mars 2020 à l'égard de ces articles.

Amendement 60

Au regard des précisions apportées à l'article 3.4.6-1 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi, ancien article 3.4.0-6, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle émise dans son avis précité du 24 mars 2020.

Amendement 61

La commission reformule par l'amendement sous examen l'article 3.4.6-2 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990, introduit par l'article 73 du projet de loi initial, ancien article 3.4.0-7, et supprime les termes « qui par son action ou son inaction », de sorte que le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle émise dans son avis précité du 24 mars 2020.

Amendements 62 et 63

Sans observation.

Amendement 64

L'amendement sous examen supprime toute possibilité d'arbitraire qui entachait l'article 96, paragraphe 2, du projet de loi initial en supprimant la latitude laissée au ministre de pouvoir retirer l'agrément. L'article 96, dans sa nouvelle mouture, prévoit que l'autorisation perd sa validité dans quatre cas. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle qu'il avait émise dans son avis précité du 24 mars 2020.

Amendement 65

L'amendement sous examen modifie l'article 98 en supprimant les termes « un maximum de » et « peut faire l'objet de renouvellements » pour préciser que l'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour cinq ans et est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. » Comme le risque d'arbitraire est ainsi évité, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle qu'il avait émise dans son avis précité du 24 mars 2020.

Amendements 66 et 67

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lors des renvois à des éléments d'une énumération, il y a lieu de faire suivre le numéro visé d'un exposant « ° ». Par conséquent, il convient d'écrire, à titre d'exemple, « l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, ».

Les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur.

Intitulé

Par le biais de l'article 1er du projet de loi sous revue, les auteurs procèdent à une modification des dénominations des groupements d'articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, en remplaçant les titres par des livres, les chapitres par des titres et les sections par des chapitres. Ne s'agissant en l'espèce pas d'une coordination proprement dite de la loi précitée du 9 novembre 1990, il y a lieu d'écarter les termes « coordination et » à l'endroit de l'intitulé de la loi en projet et à l'intitulé du chapitre 1er.

L'énumération des actes à modifier est à caractériser par des numéros suivis d'un exposant « ° ».

Au vu des observations qui précèdent, l'intitulé de la loi en projet sous revue est à rédiger de la manière suivante :

« Projet de loi portant modification :

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° du Code de la consommation ;

3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;

5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires ».

Amendement 1

À l'article 3, phrase liminaire, dans sa teneur amendée, il faut écrire « L'ancien chapitre 2, devenu le titre 2, […] ». Cette observation vaut également pour l'article 4, phrase liminaire, du projet de loi sous revue.

Amendement 2

À l'article 0.3.0-2, paragraphe 2, dans sa teneur amendée, il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Il faut donc écrire « Par dérogation à l'article 80, paragraphe 1er, lettre b), de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État ».

Amendement 6

À l'article 73, à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er, dans sa teneur amendée, il y a lieu d'écrire « les catégories de personnel » ainsi que « de leur lieu de travail principal ».

Amendement 7

À l'article 73, à l'article 3.0.0-4, point 2°, phrase liminaire, il convient d'insérer un deux-points à la fin de la phrase.

Au point 2°, lettre a), le terme « ou » est à omettre, car superfétatoire.

Amendement 14

À l'article 73, à l'article 3.1.1-13, point 3°, dans sa teneur amendée, dans un souci de meilleure lisibilité, le Conseil d'État propose d'ériger le point 3° en alinéa 3.

Amendement 19

À l'article 73, à l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, alinéa 2, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État demande de remplacer les termes « aux points ci-dessus énumérés » par les termes « à l'alinéa 1er ».

Amendement 21

À l'article 73, à l'article 3.1.2-18, paragraphe 1er, point 2°, lettres b) à e), dans sa teneur amendée, il y a lieu d'écrire « inférieure ».

Amendement 39

À l'article 73, à l'article 3.2.4-11, paragraphe 4, dans sa teneur amendée, il convient de supprimer le point final en trop.

Amendement 57

À l'article 73, à l'article 3.3.3-28, paragraphe 1er, dans sa teneur amendée, il y a lieu de remplacer les termes « En cas d'infraction » par les termes « Toute infraction » et le terme « et » par les termes « ainsi que ».

Amendement 59

À l'article 73, à l'article 3.4.1-1, alinéa 2, dans sa teneur amendée, il faut écrire « évaluée ».

À l'article 73, à l'article 3.4.1-2, point 3°, dans sa teneur amendée, il y a lieu d'omettre les termes « (Partie I) » et « (partie II) ».

À l'article 73, à l'article 3.4.2-1, paragraphe 4, alinéa 2, point 1°, phrase liminaire, dans sa teneur amendée, il est demandé de remplacer la virgule par un deux-points. Cette observation vaut également pour le paragraphe 4, alinéa 2, point 2°, phrase liminaire.

À l'article 73, à l'article 3.4.2-1, paragraphe 4, alinéa 2, point 1°, lettre b), sous viii, dans sa teneur amendée, il y a lieu d'insérer les termes « d'une jauge brute » entre les termes « navires » et « de moins de 500 ».

À l'article 73, à l'article 3.4.2-1, paragraphe 4, alinéa 3, point 1°, dans sa teneur amendée, les guillemets entourant les termes « pont » et « machines » sont à omettre.

À l'article 73, à l'article 3.4.3-1, paragraphe 1er, phrase première, dans sa teneur amendée, il faut insérer le terme « les » entre les termes « tous » et « deux ».

À l'article 73, à l'article 3.4.4-2, paragraphe 2, deuxième phrase, dans sa teneur amendée, le Conseil d'État demande d'écrire « Convention du travail maritime, 2006 ».

À l'article 73, à l'article 3.4.4-5, paragraphes 5 et 6, dans sa teneur amendée, il convient d'écrire « conditions de travail et de vie ».

À l'article 73, à l'article 3.4.5-4, dans sa teneur amendée, il faut omettre l'indication de paragraphe « (1) », car l'article sous revue prend la forme d'un alinéa unique.

À la deuxième phrase, il y a lieu d'insérer le terme « de » entre les termes « ou » et « plusieurs personnes ».

À l'article 73, à l'article 3.4.5-5, dans sa teneur amendée, il est suggéré d'écrire « en matière de plaintes ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 10 octobre 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
7329 - Dossier consolidé : 569

03

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TO/PR P.V. EPEET 03

Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme

Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2024

La réunion a eu lieu en mode hybride.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 décembre 2023

2. 8229 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques

   - Présentation du projet de loi
   - Désignation d'un rapporteur
   - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

3. 7329 Projet de loi
   1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
   2° portant modification :
   a) du Code de la consommation ;
   b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
   c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et
   d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

   - Désignation d'un nouveau rapporteur
   - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

   - Désignation d'un nouveau rapporteur
   - Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat

5. 8048 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

   - Présentation du projet de loi
   - Désignation d'un rapporteur
   - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers (prochaine réunion)

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. Marc Baum, M. François Bausch, Mme Simone Beissel, M. Jeff Boonen, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Patrick Goldschmidt, M. Claude Haagen, Mme Carole Hartmann, Mme Paulette Lenert, Mme Octavie Modert, Mme Stéphanie Weydert

Mme Liz Braz, observatrice

M. Lex Delles, Ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme

M. Jean-Marie Reiff, Directeur de l'ILNAS, M. Luis Da Silva Arede, de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS) ;

M. André Hansen, Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, M. Marc Siuda, Mme Annabel Rossi, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, M. Tom Weidig
M. Marc Goergen, observateur

*

Présidence : Mme Carole Hartmann, Présidente de la Commission

*

Compte tenu des conditions météo et de route, la commission décide, séance tenante, de convoquer la réunion également sous forme de visioconférence. En attendant l'arrivée de Madame le Président, Madame le Vice-Président Octavie Modert préside la réunion (à distance).

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 décembre 2023

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 8229 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre Lex Delles se propose de présenter ce projet de loi qui a été déposé le 1er juin 2023 à la Chambre des Députés.

Pour cette présentation, il est renvoyé à l'exposé des motifs joint au

document de dépôt.

En résumé, ce dispositif a pour objet de transposer la directive (UE) 2022/2380 qui harmonise les ports de charge de certaines catégories d'équipements radioélectriques.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Carole Hartmann est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Proposant de parcourir les observations du Conseil d'Etat en s'appuyant sur le tableau synoptique transmis à la commission, Monsieur le Ministre accorde la parole aux représentants de l'ILNAS.

Article 1er

L'article 1er modifie l'article 3 de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques, ci-après « loi modifiée du 27 juin 2016 ».

Les deux modifications ont notamment trait aux exigences essentielles auxquelles doivent répondre les équipements concernés ainsi qu'aux conditions de construction de ces derniers.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 introduit un nouvel article 3*bis* dans la loi modifiée du 27 juin 2016.

Ce nouvel article prévoit la possibilité pour le consommateur (ou « utilisateur final ») d'acquérir certaines catégories d'équipements radioélectriques sans dispositif de charge. L'article prévoit également l'obligation pour les opérateurs économiques d'informer les consommateurs, par un pictogramme facilement accessible, si un dispositif de charge est joint ou non à l'équipement radioélectrique proposé à la vente.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie l'article 10, paragraphe 8, de la loi modifiée du 27 juin 2016. Sont précisées les obligations des fabricants en termes d'instructions et d'informations de sécurité qui doivent accompagner les équipements radioélectriques ainsi que les instructions à fournir s'il s'agit d'équipements radioélectriques émettant intentionnellement des ondes radioélectriques.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 modifie l'article 12, paragraphe 4, de la loi modifiée du 27 juin 2016 en insérant un nouvel alinéa 2.

Cet alinéa prévoit l'obligation pour les importateurs d'informer les consommateurs et autres utilisateurs finals, par une étiquette suffisamment lisible et visible, lorsqu'ils mettent à disposition les équipements radioélectriques énumérés à l'annexe I*bis*.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 5

L'article 5 modifie l'article 13, paragraphe 2, de la loi modifiée du 27 juin 2016 par l'ajout d'un nouvel alinéa 3. Cet alinéa oblige les distributeurs, lorsque ceux-ci mettent à disposition des équipements radioélectriques visés à l'article 3, paragraphe 4, à en informer les consommateurs ou utilisateurs finals par une étiquette suffisamment lisible et visible.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 modifie l'article 17, paragraphe 2, de la loi modifiée du 27 juin 2016 relatif aux procédures d'évaluation de la conformité en ajoutant les équipements radioélectriques visés à l'article 3, paragraphe 4.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 7

L'article 7 modifie l'article 34 de la loi modifiée du 27 juin 2016. Il s'agit de préciser la procédure applicable au niveau national aux équipements radioélectriques qui présentent un risque ou ne sont pas conformes à au moins une des exigences essentielles applicables énoncées à l'article 3 ou à un élément nouveau de la directive à transposer et qui sont soumis par le département de la surveillance du marché de l'ILNAS à un examen approfondi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 8

L'article 8 apporte des modifications à l'article 37 de la loi modifiée du 27 juin 2016. Il s'agit d'ajouter des situations dans lesquelles une non-conformité formelle peut être constatée par le département de la surveillance du marché et qui appelle l'adoption de mesures de mise en conformité auprès de l'opérateur économique concerné.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 9

L'article 9 initial introduit une nouvelle annexe intitulée « ANNEXE I*bis* » dans la loi modifiée du 27 juin 2016. Cette annexe a trait à certaines spécifications et informations relatives à la charge applicable à certaines catégories ou classes d'équipements radioélectriques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat signale que la nouvelle annexe que le présent article insère à la suite de l'annexe I dans la loi à modifier a déjà été mise à jour et propose de reformuler l'article 9 en se limitant à renvoyer à l'annexe afférente de la directive à transposer.

La commission fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Article 10

L'article 10 initial détermine la date d'entrée en vigueur du dispositif. Cette date se calque sur celle de l'article 2 de la directive (UE) 2022/2380.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, Monsieur Guy Arendt signale qu'il s'agit désormais d'une entrée en vigueur rétroactive et estime qu'il y a lieu d'amender cette disposition.

Une discussion sur la teneur exacte de l'amendement à proposer s'ensuit.

En fin de compte, la commission, jugeant superfétatoire une disposition d'entrée en vigueur spécifique dérogeant au droit commun, décide de supprimer purement et simplement cet article.

Article 11

L'article 11 précise à partir de quel moment cette loi s'applique aux catégories ou classes d'équipements radioélectriques visées à la partie I, points 1.1 à 1.12, de l'annexe I*bis*, ainsi qu'aux catégories ou classes d'équipements radioélectriques visées à la partie I, point 1.13, de l'annexe I*bis*.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Discussion générale

À la suite d'une question afférente de Madame Simone Beissel, il est précisé que le présent dispositif ne requiert pas de règlements d'exécution pour le rendre opératoire.

Renvoyant à l'avis de la Chambre de Commerce, Madame Octavie Modert s'interroge sur les charges supplémentaires imposées aux distributeurs.

Un représentant de l'ILNAS explique que tant les importateurs que les

distributeurs de produits ont toujours certaines obligations lors de la mise sur le marché d'un produit. Ils doivent ainsi vérifier si le producteur a marqué le produit ou l'emballage de celui-ci, tel que prescrit par la loi. Dans le présent cas de figure, ils ont deux obligations : vérifier, d'une part, si le fabricant a apposé le pictogramme prévu qui informe le consommateur sur la présence ou non d'un dispositif de charge et certaines autres informations requises et, d'autre part, vendre l'équipement de sorte que ces informations soient clairement perceptibles pour le consommateur. L'orateur estime que ces charges dites supplémentaires sont négligeables. Lorsque le fabricant ne respecte pas ses obligations, le distributeur peut bien évidemment refuser de vendre l'équipement afférent.

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen reprend la présidence (en présentiel).

3. 7329 Projet de loi
1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
2° portant modification :
a) du Code de la consommation ;
b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et
d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Désignation d'un nouveau rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Monsieur le Vice-Président accorde la parole à Monsieur le Ministre qui dresse un bref historique des travaux législatifs concernant ce projet de loi, déposé le 29 juin 2018.

Monsieur le Ministre souligne l'importance de ce dispositif pour le secteur maritime et invite la commission à lui accorder un traitement prioritaire.

Proposant de parcourir le tableau synoptique transmis à la commission qui comporte les réactions ou propositions du Ministère de l'Economie aux observations exprimées dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, Monsieur le Ministre accorde la parole aux représentants du Commissariat aux affaires maritimes.

Article 3 (amendement 1er)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 4, art. 0.3.0-2 *(amendement 2)*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il se voit désormais en mesure de lever son opposition formelle.

Article 5 (amendement 3)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression effectuée lui permet de lever son opposition formelle.

Article 66 (amendement 4)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever, d'une part et compte tenu des explications fournies par la commission, sa réserve et, d'autre part, au regard de l'amendement proposé, son opposition formelle.

Article 73, art. 3.0.0-1 (amendement 5)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.0.0-2 (amendement 6)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. Le Conseil d'Etat juge insuffisante la suppression des références qu'il a critiquées dans son avis initial et donne à considérer que « la commission maintient son raisonnement en précisant qu'un règlement grand-ducal détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal. ». Le Conseil d'Etat rappelle donc que dans « une matière réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution, il revient à la loi de déterminer avec la précision suffisante les éléments essentiels du cadre permettant l'éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer. ».

Afin de lever son opposition formelle, le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article 3.0.0-2., paragraphe 1er, alinéa 1er.[1]

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

La commission fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat. Par conséquent, elle supprime également, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la référence faite au règlement grand-ducal par la définition de gens de mer

[1] « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord~~, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal~~. »

(art. 3.0.0-1., point 6°).

Supprimée par la commission, le Conseil d'Etat signale également dans son avis complémentaire qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée par rapport à la référence faite à des résolutions de la Conférence générale de l'OIT.

Article 73, art. 3.0.0-4 (nouveau) (amendement 7)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, ancien art. 3.0.0-4, paragraphe 1er (amendement 8)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle formulée à l'égard du présent article.

Article 73, art. 3.1.1-2 (amendement 9)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement proposé lui permet de lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.1.1-2.

Article 73, art. 3.1.1-6, paragraphe 1er (amendement 10)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression du point 4° lui permet de lever son opposition formelle afférente.

Article 73, art. 3.1.1-7, dernier alinéa (amendement 11)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique que la suppression des termes « et le contenu » limite le champ d'application du règlement grand-ducal à la seule forme du certificat médical, ce qui lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-8 (amendement 12)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression proposée lui permet de lever ses trois oppositions formelles.

Article 73, art. 3.1.1-9 (amendement 13)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-13 (amendement 14)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression

faite lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-16, alinéa 2 (amendement 15)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes critiqués lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-17 (amendement 16)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les suppressions et précisions apportées à cet article lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Article 73, art. 3.1.1-20 (amendement 17)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.1.2-3 (amendement 18)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression du renvoi à un règlement grand-ducal lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.1.2.-5 à 3.1.2-32 (amendements 19 à 22)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.1.2-34 (amendement 23)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la référence à un règlement grand-ducal pour les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière est supprimée et que le renvoi à un règlement grand-ducal n'est uniquement maintenu, après consultation des partenaires sociaux, pour la fixation de la forme que pourra revêtir la garantie financière. Il se dit dès lors en mesure de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.2-47 (amendement 24)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique qu'il ne partage pas l'interprétation faite par la commission de la coutume et souligne « que c'est précisément la constance et l'uniformité de l'usage dans un milieu social qui en fait une coutume. ». Dans le présent cas de figure, l'usage est toutefois « défini en raison des pratiques spécifiques et variables appliquées sur le navire où le marin est affecté. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat s'interroge sur la nature des usages professionnels spécifiques à un navire donné visés par la disposition sous revue et considère que l'article, par l'emploi des termes « dans les conditions

convenues et dans le respect de la présente loi […] », distingue les obligations relatives à l'exécution du travail par le marin selon qu'elles aient une origine conventionnelle ou une origine normative. Il souligne qu'en plaçant les « usages » à la suite des lois et règlements, cette disposition place ceux-ci parmi les actes normatifs.

Le Conseil d'Etat constate donc que les usages dont il est question sont susceptibles de réglementer les droits des travailleurs. Puisque ces droits constituent une matière réservée à la loi en vertu de l'article 34 de la Constitution, les points essentiels relatifs à cette matière doivent être contenus dans la loi. Par conséquent, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle.

In fine, le Conseil d'Etat souligne « qu'une obligation en lien avec l'exécution par le marin de son travail ne lui est imposable que s'il y a consenti par contrat, s'il est soumis à une convention collective de travail qui prévoit cette obligation ou si cette obligation est prévue par une norme européenne ou internationale, une loi ou un règlement grand-ducal. L'usage dont il est question à la disposition sous avis ne relève d'aucune de ces conventions ou d'aucun de ces actes normatifs. ».

Afin qu'il puisse lever son opposition formelle, le Conseil exprime une proposition de texte pour l'article 3.1.2-47, point 1°, nouveau.[2]

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes suggèrent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.1-3 (amendement 25)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.1-11, alinéa 1er (amendement 26)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les suppressions des anciens points 3° à 6° lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.2.1-13 à 3.2.2-6 (amendements 27 à 30)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.2-9 (amendement 31)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

[2] « 1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements ~~et usages~~ en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime. »

Article 73, art. 3.2.2-20 (amendement 32)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque que l'amendement effectué lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.2.2-22 (amendement 33)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.2.2-23 (amendement 34)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes de « marin de sexe masculin » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.2.3-8, alinéa 2, et 3.2.3-13 (amendements 35 et 36)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.3-14 (amendement 37)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il peut lever son opposition formelle initiale exprimée pour des raisons de sécurité juridique, l'amendement parlementaire l'amène toutefois à exprimer une nouvelle opposition formelle en vertu des articles 34, 35 et 45, paragraphe 2, de la Constitution. L'insertion effectuée n'apporte pas la précision requise dans le cadre de matières réservées à la loi. L'ajout se limite à préciser que ce seront des « règlements grand-ducaux ou conventions collectives » qui fixent le montant du salaire minimal par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Le Conseil d'Etat souligne que le législateur ne peut pas se dérober de pareilles matières en chargeant une autre autorité de définir l'étendue et les modalités de leur pouvoir réglementaire.

Un examen de la Convention du travail maritime permet au Conseil d'Etat de formuler une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.[3] Le Conseil d'Etat fonde sa proposition en rappelant que l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle a précisé que les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale.

[3] « **Art. 3.2.3-14.** Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas au Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ~~ou conventions collectives~~, par référence aux rémunérations ~~généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international~~ établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.4-3, paragraphe 2 (amendement 38)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations apportées par la commission lui permettent – compte tenu de l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle – de lever son opposition formelle concernant les articles 3.2.4-3 et 3.2.4-7.

Article 73, art. 3.2.4-11 (amendement 39)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement apporté au paragraphe 3 et la suppression de l'ancien paragraphe 4 lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Article 73, articles 3.2.4-16 à 3.3.2-2 (amendements 40 à 43)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.2-3 (amendement 44)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression de la dernière phrase de cet article lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.3.2-7 à 3.3.3-21, paragraphe 2 (amendements 45 à 50)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.3-22 (amendement 51)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que l'amendement parlementaire limite le champ d'application du règlement grand-ducal en se référant aux mesures de précautions visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 et en supprimant toute référence à une possibilité de définition.

Le Conseil d'Etat doute toutefois de la qualification de certaines sources, auxquelles le libellé renvoie désormais, en actes juridiques contraignants applicables au Luxembourg auxquels il peut être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle précitée. Il cite plus particulièrement « les directives ou normes recommandées par des « organismes du secteur maritime » ».

Par conséquent, le Conseil d'Etat dit ne pas être en mesure de pouvoir lever

son opposition formelle fondée sur l'article 34 de la Constitution. Il formule cependant une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.[4]

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, intitulé de la section 2 et phrase liminaire de l'art. 3.3.3-24 (amendement 52)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « autres personnes intéressées » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.3.3-25 (amendement 53)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « compléter et » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, suppression de l'article 3.3.3-26 (amendement 54)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la suppression de cet article lui permet de lever son opposition formelle. Il attire toutefois l'attention de la commission au fait que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Cette incohérence étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'amendement proposé.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes confirment qu'il y a également lieu d'amender les articles cités par le Conseil d'Etat.

La commission fait siennes les suggestions d'amendement esquissées dans le tableau synoptique lui transmis.[5]

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen tient à préciser que cette

[4] « **Art. 3.3.3-22.** Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ~~en tenant compte des~~ conformément aux instruments internationaux~~,~~ énumérés en annexe I~~, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime~~. »

[5] « **Art. 3.3.3-2.** (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des ~~directives, normes et~~ principes généraux~~, politiques et programmes nationaux~~ en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, ~~tels que visés à l'article 3.3.3-26~~ établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, *(…)* » et « **Art. 3.3.3-4.** Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les ~~directives nationales~~ principes généraux visé~~es~~ ~~à l'article 3.3.3-26~~ au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants: *(…)* »

décision, en l'absence de propositions de texte afférentes du Conseil d'Etat, implique que la commission devra une nouvelle fois saisir le Conseil d'Etat pour avis.

Article 73, suppression de l'article 3.3.3-28 (amendement 55)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.3-29 (amendement 56)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » lui permet de lever son opposition formelle y relative.

Article 73, articles 3.3.3-30 et 3.3.4-17 (amendements 57 et 58)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que ces amendements parlementaires ne répondent que partiellement à ses oppositions formelles.

Ainsi, l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Le Conseil d'Etat maintient donc son opposition formelle à l'égard de cet article. En revanche, il est en mesure de lever son opposition formelle à l'encontre de l'article 3.3.4-17.

Le Conseil d'Etat ajoute que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1er, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Il demande donc l'omission de ces références au niveau de l'article 3.3.3-28.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de faire droit aux observations du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne la référence faite à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1er, et renvoient à leur suggestion de reformulation esquissée dans le tableau synoptique transmis à la commission.[6]

La commission accepte la suggestion d'amendement esquissée.

Article 73, suppression et remplacement des art. 3.4.0-1 à 3.4.0-5 (amendement 59)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que le remplacement effectué lui permet de lever ses oppositions formelles.

[6] **Art. 3.3.3-28.** (1) « En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~3.3.3-1, paragraphe 1er,~~ 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, ~~paragraphe 1er,~~ 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, ~~3.3.3-12, paragraphes 2 et 5,~~ 3.3.3-13, paragraphe 1er, ~~3.3.3-14, paragraphe 1er,~~ 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 ~~et des règlements et des arrêtés pris en leur exécution~~ est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à ~~25.0000~~ 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Article 73, art. 3.4.0-6 (amendement 60)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées à l'ancien article 3.4.0-6 lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.4.0-7 (amendement 61)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Article 74 et ancien article 93 (amendements 62 et 63)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 96, paragraphe 2 (amendement 64)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat, notant que l'amendement supprime toute possibilité d'arbitraire qui entachait l'article 96, paragraphe 2, se dit en mesure de lever son opposition formelle afférente.

Article 98 (amendement 65)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le risque d'arbitraire est désormais évité, de sorte qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Article 106 et annexe (amendements 66 et 67)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Discussion générale

Répondant à Madame Simone Beissel, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que ***le registre maritime compte actuellement*** 202 navires battant pavillon luxembourgeois et un tonnage brut de 1,37 millions de tonnes. L'âge moyen des navires est de 14,2 ans. Le nombre de marins actifs sur ces navires luxembourgeois se situe autour de 2 200 personnes. Dans la marine marchande, on compte, en règle générale, dix marins par navire. Aucun capitaine actif de nationalité luxembourgeoise n'existe. Le seul luxembourgeois disposant d'un brevet de capitaine travaille au sein de l'administration publique et plus précisément au Commissariat aux affaires maritimes.

Répondant à Monsieur Marc Baum, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que le nombre total de ***marins enregistrés*** se situe autour de 6 000 personnes. 42% de ce contingent sont

des ressortissants de l'Union européenne. Les marins de nationalité luxembourgeoise se comptent sur une main.

Tout en remarquant que sa sensibilité politique votera pour ce projet de loi compte tenu des nettes améliorations qui seront apportées à la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, Monsieur François Bausch tient à rappeler que le dispositif à modifier a été déposé à l'époque par Monsieur le Ministre Robert Goebbels. L'intervenant renvoie aux affirmations faites à l'époque quant aux bénéfiques répercussions économiques qui justifieraient la création de ce registre maritime. Il annonce vouloir ***dresser un bilan*** de ces prédictions en séance publique, compte tenu également des charges et des risques qu'a entraîné la création d'un tel registre pour l'Etat.

Monsieur le Ministre donne à considérer que lesdites répercussions économiques sont à examiner dans un contexte plus large et non seulement en termes d'impôts ou de taxes générés directement par ces activités maritimes.

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen clôt cette discussion en rappelant que le projet de loi qui suit comporte des liens avec le présent projet de loi, de sorte qu'il y a lieu de veiller à un certain ordre chronologique dans l'évacuation de ces projets de loi.

Madame le Président Carole Hartmann reprend la présidence (en présentiel).

4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Monsieur le Ministre rappelle succinctement l'objet du projet de loi sous rubrique.[7]

Pour illustrer ses propos, l'orateur fait circuler un exemple d'un « *International Ship Security Certificate* » issu suite à la vérification prévue et qui doit être renouvelé après une vérification de renouvellement au plus tard cinq ans après sa date de délivrance.

Madame le Président souhaite savoir si l'avis complémentaire du Conseil d'Etat concernant le projet de loi 7329 amendé et les modifications qui viennent d'être décidées ont un impact sur le présent projet de loi. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes répondent par la négative.

- Désignation d'un nouveau rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre propose que les représentants du Commissariat aux affaires maritimes poursuivent leur commentaire des observations exprimées dans l'avis du Conseil d'Etat en s'appuyant sur le tableau synoptique

[7] Il est renvoyé au procès-verbal de la réunion du 4 mars 2021 de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace.

transmis à la commission.[8]

De manière générale, la commission marque son accord aux reformulations esquissées par les représentants du Commissariat aux affaires maritimes dans ledit tableau.

Article 25

Concernant l'article 25 (ancien), Madame le Rapporteur s'interroge sur la notion peu commune de « ***mesures correctives*** » employée et considère floue la formulation du nouveau paragraphe 2 – comment et sous quelle forme ces mesures sont-elles demandées et qui les exécute ? Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise qu'il s'agira d'une injonction adressée à l'organisme de sûreté, qui, lui, doit prendre ces mesures.

Article 29

Madame le Rapporteur juge pertinente la critique terminologique du Conseil d'Etat. Elle ne partage pas l'avis des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qu'il y a lieu de maintenir des termes variés (manquement, défaut, anomalie) pour désigner un même fait, une non-conformité, pour la simple raison que la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois péchait déjà dans ce sens.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède qu'on pourrait également recourir au terme générique de « non-conformité ».

Madame le Rapporteur souligne qu'il y a donc lieu d'amender cet article. Lesdits termes sont à remplacer par celui de « non-conformité ».

Nouvel article 34

L'amendement proposé en réaction aux observations exprimées dans l'avis du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 35 suscite des questions.

Répondant à Monsieur Sven Clement, une représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que la précision apportée par le *paragraphe 1er* n'est pas nouvelle et renvoie au Code pénal et disciplinaire de la marine marchande.

Monsieur Sven Clement, soulignant le caractère tout à fait général du libellé proposé, estime qu'il y a lieu de formuler le paragraphe 1er avec davantage de précision en le limitant aux infractions commises aux dispositions de la présente loi.

Madame le Président Carole Hartmann partage cette appréciation. Elle estime qu'il y aurait même lieu de renvoyer avec précision aux dispositions de sûreté concrètement visées.

Une discussion de texte s'ensuit.

[8] Voir le courrier électronique du 18 janvier.

Une représentante du Ministère précise qu'il s'agit en fait des articles 31, 32 et 33 du dispositif amendé qui sont visés, l'ancien article 35 devenant l'article 33.

Concernant le *paragraphe 2* et répondant à Monsieur Sven Clement, une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise que le libellé de ce paragraphe ne reprend pas exactement la formulation de l'article 5 du Code de procédure pénale. Le terme « résidant » n'apparaît pas. L'expression « ou tout étranger » a été choisie à escient.

Renvoyant au principe *non bis in idem* de la procédure pénale, Madame le Président considère la deuxième partie du paragraphe 2 comme superfétatoire. Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes rappelle qu'ils ont repris, l'exception évoquée ci-avant mise à part, la formulation du Code de procédure pénale.

Monsieur Sven Clement remarque qu'il s'interroge alors sur le renvoi fait au début du paragraphe 2 au Code pénal. Renvoyant à l'avis du Conseil d'Etat concernant le projet de loi n° 8048 (article 12), une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise que ce renvoi peut être considéré comme superflu.

Discussion générale

Madame le Rapporteur Simone Beissel s'interroge sur l'impact financier de la situation géopolitique tendue sur la marine marchande. L'intervenante renvoie aux attaques de navires internationaux en mer Rouge émanant de rebelles yéménites. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes précisent que des polices d'assurance existent qui couvrent pareils ***risques de guerre***. Ces assurances ne sont pas obligatoires, mais des armateurs dont les navires traversent ces eaux en contractent.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ajoute que cette même problématique se pose et s'est posée en Europe au niveau de la mer Noire. Dans le contexte de la guerre en Ukraine, les assureurs ont indemnisé des armateurs dont des navires marchands ont été bloqués. Des navires battant pavillon maritime luxembourgeois n'étaient pas concernés. Il est évident que l'assurance de tels risques représente un coût supplémentaire pour la flotte marchande.

Compte tenu de la confusion faite, semble-t-il également par le Conseil d'Etat, entre ***sûreté et sécurité***, Madame le Rapporteur invite les auteurs du projet de loi à lui fournir, aux fins de la rédaction de son projet de rapport, une note explicative différenciant sans équivoque ces deux termes. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que ces deux notions sont clairement définies dans les conventions internationales, de sorte qu'ils ont considéré comme superfétatoire l'insertion de telles définitions dans la future loi. Une note à ce sujet existe déjà. Rien ne s'oppose à la faire parvenir à Madame le Rapporteur.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ajoute que, sommairement, la notion de « sûreté » des navires renvoie aux mesures à prendre pour protéger les navires et le personnel à bord d'actes criminels

susceptibles de les viser (piraterie, terrorisme). On distingue différents types de précautions à mettre en œuvre en fonction du niveau de la menace. Le présent projet de loi traite précisément de cet aspect, aspect qui, depuis les attentats dits du « *9/11* », n'a cessé de gagner en importance. La notion de « sécurité »[9], en revanche, désigne les mesures visant à réduire les risques inhérents aux navires et au travail sur ceux-ci d'un point de vue technique.

Madame le Rapporteur signale que cette explication devrait suffire.

Conclusion générale

Madame le Président rappelle qu'une lettre d'amendements est à rédiger. Compte tenu du fait que ces amendements ne correspondront pas exactement à ceux esquissés dans le tableau synoptique, elle propose que, avant d'en saisir le Conseil d'Etat, la lettre d'amendements soit transmise pour accord aux membres de la commission. Elle suggère de prévoir un délai de réaction de trois jours.

La commission marque son accord à cette façon de procéder.

5. 8048 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

- Présentation du projet de loi

Madame le Président accorde la parole à Monsieur le Ministre. Celui-ci rappelle que le 30 mars 2022, la Chambre des Députés a approuvé la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.[10] Jusqu'à présent, les critères pour l'entrée en vigueur de cette convention ne sont pas remplis.

En attendant l'entrée en vigueur de ladite convention, l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Le règlement européen met en œuvre la Convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen, mais également de pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un Etat membre. Ce règlement se caractérise par des mesures plus rigoureuses que celles prévues par la Convention de Hong Kong. Sa mise en œuvre dans le droit national est l'objet du présent projet de loi.[11]

L'orateur poursuit en résumant les mesures prévues par le dispositif. Pour illustrer ses propos, l'orateur fait circuler un exemple d'un « certificat

[9] « *safety* » en anglais.
[10] Projet de loi n° 7854.
[11] A noter que le présent projet de loi ne pourra être voté qu'une fois que le projet de loi n° 7329 aura été adopté.

d'inventaire » dorénavant requis.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que ladite convention entrera probablement en vigueur en 2025. Des pays comme le Bangladesh et le Liberia viennent d'adhérer à la Convention de Hong Kong.

Discussion générale

Madame Simone Beissel donne à considérer que même si ladite convention entre prochainement en vigueur, une large partie du monde continuera à recycler ses navires de manière non réglementée, voire sous des conditions très permissives. Dès lors, les armateurs de l'Union européenne se verront, de manière délibérée, placés dans une situation de ***désavantage commercial***. Compte tenu des coûts substantiels supplémentaires ainsi générés, il ne faudra pas s'étonner de voir les armateurs tenter d'éviter, voire de contourner par tous les moyens, cette nouvelle réglementation.

Monsieur le Ministre donne à considérer que la problématique évoquée se retrouve dans toutes les branches économiques et ceci dès qu'un espace économique se décide à réglementer davantage tel ou tel aspect d'une activité économique. L'orateur juge toutefois comme crucial pour la renommée du pavillon maritime luxembourgeois qu'il ne tolère pas un démantèlement de ses anciens navires dans des conditions socialement et écologiquement irresponsables et ceci d'autant plus que tous les Etats pavillons de l'Union européenne sont également soumis à cette réglementation. De surcroît, dès l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, un grand nombre de pavillons maritimes supplémentaires de par le monde participeront à cet effort. Pour réaliser des progrès dans de tels domaines, il y a toujours un Etat ou un espace économique qui doit franchir le premier pas et montrer la voie.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre propose d'examiner les observations du Conseil d'Etat en parcourant le tableau synoptique transmis à la commission qui comporte les réactions afférentes des auteurs du projet de loi.

Article 1er

L'article 1er délimite le champ d'application de la loi.

Le champ d'application est celui déterminé par le règlement (UE) n° 1257/2013.

Certains types de navires mis à part, le règlement s'applique aux navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 500. Ces critères étant plus restreints que ceux de la loi modifiée du 9 novembre 1990, le présent dispositif n'a pas vocation à s'appliquer à tous les navires battant pavillon

luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat qualifie cet article comme superfétatoire, puisque ce champ d'application est déjà « clairement défini par l'article 2 du règlement (UE) n° 1257/2013. ».

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime l'article 1er.

Article 2

L'article 2 met en œuvre l'article 8 du règlement (UE) n° 1257/2013 concernant les visites des navires.

Lors des visites, l'inventaire des matières dangereuses est vérifié et l'absence de tenue à jour pourra entrainer l'arrêt du navire et la prise de sanctions pénales. Un certificat d'inventaire des matières dangereuses, d'une durée de cinq ans, est délivré à la suite d'une visite initiale ou de renouvellement concluante. Ce certificat d'inventaire fait partie des certificats et documents devant obligatoirement se trouver à bord, susceptibles d'être inspectés lors de contrôles par l'Etat du port.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles à l'encontre de l'article 2 et qui visent ses paragraphes 2 et 3. La première est exprimée « pour non-conformité avec le règlement européen », la seconde « pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen à mettre en œuvre. ».

Le Conseil d'Etat ajoute que si « aux fins de clarté des textes, les auteurs conçoivent comme indispensable de réitérer quels sont les organismes agréés, il leur suffit d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. ».

Le Conseil d'Etat se heurte également à la formulation du paragraphe 1er. Il souligne que la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 « ne nécessite que la désignation claire et précise de l'autorité compétente et de l'administration responsable ainsi qu'une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. *(…)* Or, le projet sous avis ne désigne l'administration responsable que de manière incidente au fil du dispositif. ». Le Conseil d'Etat remarque, en outre, qu'il suffit, en ce qui concerne la désignation d'un organisme agréé pour effectuer les visites, d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. De surcroît, il juge la dernière phrase de ce paragraphe comme redondante avec les dispositions de l'article 9 du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif à la délivrance et au visa des certificats.

Dans un objectif de cohérence de la législation ayant trait aux affaires maritimes, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à ce que cet article désigne le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration compétente.

Ils donnent à considérer que le chapitre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, quoique intitulé « Mission du Commissariat aux affaires maritimes », confie des missions uniquement au commissaire. Son article 2 précise en effet : « le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions : […] ». C'est également le Commissaire qui, sur base de l'article 65, peut mandater des organismes habilités : « En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra […] mandater les sociétés de classification agréées par le ministre pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence ».

Ils soulignent que c'est ainsi que l'ensemble des lois et règlements grand-ducaux désigne systématiquement le Commissaire.

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent d'amender le projet de loi en formalisant dans un article unique la désignation du Commissaire comme l'administration luxembourgeoise compétente en application de l'article 18 du règlement (UE) n° 1257/2013. Seront dès lors supprimés tous les autres articles à l'exception des articles qui se rapportent aux sanctions pénales.

Un nouvel article 2 clarifie dorénavant que le livre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est applicable pour la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013.

La commission marque son accord à l'amendement esquissé dans le tableau synoptique lui transmis.

Article 3

L'article 3 traite de la visite supplémentaire visée à l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat souligne que ledit article du règlement européen ne nécessite aucune mise en œuvre. Du seul fait de sa désignation, l'administration responsable se voit directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. Le Conseil d'Etat demande donc la suppression de cet article.

La commission fait droit à la demande du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 entend mettre en œuvre l'article 6 du règlement (UE) n° 1257/2013 quant aux exigences applicables aux propriétaires du navire.

Dans son avis, le Conseil d'Etat souligne qu'une telle disposition ne requiert pas de mise en œuvre nationale et s'oppose formellement à cet article pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, du fait qu'il « s'avère contraire au règlement européen en prévoyant un délai légal de notification de trois mois. Or, l'article 6, paragraphe 1er, lettre b), du règlement européen laisse à l'administration le soin de fixer elle-même ce délai de notification. ».

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime l'article 4.

Articles 5 et 6

Les articles 5 et 6 entendent mettre en œuvre les articles 7, paragraphe 4, et 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat rappelle que pareilles dispositions « ne nécessitent aucune mise en œuvre, l'administration responsable se voyant, du seul fait de sa désignation, directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. ».

Le Conseil d'Etat exige donc la suppression de ces deux articles.

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime les articles 5 et 6.

Article 7

L'article 7 prévoit que le commissaire ou un organisme habilité émet le certificat attestant que le navire est prêt au recyclage.

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que cette disposition concernant le certificat relatif au plan de recyclage ne requiert pas de mise en œuvre nationale. De surcroît, il s'oppose formellement à cet article, comme étant « contraire à l'article 10, paragraphes 3 à 5, du règlement européen, en prévoyant une validité légale du certificat de trois mois, alors que la durée de validité est, en vertu du règlement européen, à fixer par l'administration pour une durée ne pouvant en principe excéder trois mois. ».

Partant, la commission supprime l'article 7.

Articles 8 à 10

Les articles 8 à 10 regroupent les sanctions à prévoir pour les infractions aux articles 4, 5, 7, 9 et 16 du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, à la mise en œuvre, telle que projetée par ces dispositions, de l'article 22 du règlement (UE) n°1257/2013.[12]

[12] Le Conseil d'Etat rappelle « qu'il est admis que le législateur peut assortir de peines une norme de droit qui est d'application directe et qui émane d'une institution internationale à laquelle le Luxembourg a dévolu des pouvoirs souverains sur base de l'article 49*bis* de la Constitution, tel un règlement européen, ceci n'est toutefois possible qu'à condition que cette norme ait déterminé, avec la précision voulue par l'article 14 de la Constitution, les faits à incriminer. Aussi, et pour répondre aux exigences du principe de la légalité des incriminations, il y a lieu de renvoyer de manière précise dans un article à part aux dispositions de l'acte [européen] dont le non-respect est constitutif d'une infraction en l'assortissant de peines. Ceci implique que la méthode du renvoi n'est envisageable que si la disposition référée fait ressortir avec suffisamment de clarté en quoi consiste un éventuel comportement répréhensible. Pour le cas où il a été opté pour cette méthode, le Conseil d'État considère encore qu'il est déconseillé d'ajouter dans le texte renvoyant à ces articles des précisions

Le Conseil d'Etat demande de compléter l'énumération des incriminations et d'incriminer précisément les violations au règlement européen par un renvoi exact aux dispositions en question sans ajouts ni reformulations par rapport aux dispositions référées.

Le Conseil d'Etat s'interroge, en effet, si l'intégralité des violations du règlement européen se trouve être sanctionnée : « Par exemple, si la loi en projet sanctionne le défaut de conservation à bord des inventaires, la loi en projet ne sanctionne pas la violation des conditions relatives au contenu des inventaires. De plus, alors que les auteurs entendent sanctionner la violation de l'article 6, paragraphe 1er, du règlement européen, ils n'en sanctionnent que la violation de la lettre b), le défaut de communication à l'opérateur prévu à la lettre a) ne se trouvant pas sanctionné. De la même manière, la violation de l'article 6, paragraphe 4, du règlement européen (violation de l'obligation de remettre un certificat à l'opérateur de l'installation de recyclage) ne se trouve pas sanctionnée. Si la loi en projet sanctionne le propriétaire de navire pour ne pas avoir à bord le plan de recyclage, elle ne sanctionne pas l'opérateur de l'installation de recyclage qui n'établirait pas ce plan conformément à l'article 7 du règlement européen. ».

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent d'amender ces articles. Ils tiennent toutefois à préciser que certains des manquements soulevés ci-avant dans l'avis du Conseil d'Etat ne peuvent pas faire l'objet de sanctions pénales pour les raisons suivantes.

Ainsi, le Grand-Duché ne peut pas sanctionner les manquements des installations de recyclage des navires. Ces installations se trouvant par définition en dehors du territoire luxembourgeois, elles n'ont aucun lien de rattachement avec le Grand-Duché de Luxembourg.

D'autres manquements seront sanctionnés administrativement. Les orateurs soulignent que la sanction administrative s'avère suffisamment dissuasive dans la pratique (absence de délivrance de certificat, détention).

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de faire transmettre à la commission le tableau qu'ils ont dressé de toutes ces infractions à sanctionner.

Madame le Président fait acter que ledit tableau sera transmis aux membres de la commission.

Répondant à Monsieur Sven Clement, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes confirment qu'ils ont veillé à se situer dans le cadre européen. Ces peines sont ainsi assez similaires à celles prévues par la France ou légèrement en-dessous de ce qu'a prévu l'Irlande. Par ailleurs, celles-ci s'alignent sur le catalogue des sanctions prévu dans la loi mettant en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.[13]

---

supplémentaires par rapport aux dispositions référées, au risque de semer une certaine confusion quant aux faits et comportements soumis à sanction. »

[13] Loi du 3 mars 2023 relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (voir dossier parlementaire n° 7981)

Monsieur le Ministre précise que le Commissariat aux affaires maritimes a réalisé une comparaison afférente et propose qu'également ce tableau soit transmis à la commission.

Article 11

L'article 11 permet de prononcer des sanctions plus importantes en cas de récidive.

Sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat.

Article 12

L'article 12 attribue aux juridictions luxembourgeoises la compétence pour les affaires où les infractions ne sont pas commises sur le territoire luxembourgeois et où l'auteur n'est pas un ressortissant luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la première phrase de cet article, demande la suppression des termes « En application de l'article 4 du Code pénal » et, pour éviter toute confusion, que les auteurs s'alignent sur la formulation employée par l'article 5, alinéa 2, du Code de procédure pénale. Il demande, en outre, « d'ajouter que le fait doit être puni par la législation du pays où il a été commis. ».

Le Conseil d'Etat recommande de s'inspirer de l'article 5-1 du Code de procédure pénale, si « l'intention des auteurs d'incriminer des faits qui ne sont pas punis par la législation du pays où ils ont été commis. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que le renvoi à l'article 4 du Code pénal peut, en effet, être supprimé.

Ils soulignent toutefois que le Code pénal vise bien les étrangers et non étrangers résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. La précision apportée par le Conseil d'Etat vient de l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, paragraphe 1er, qui est une mise en application de l'article 4 du Code pénal et qui n'a pas vocation à s'appliquer pour sanctionner les infractions au présent règlement européen.

Ils ajoutent que la formulation adoptée est une reprise de celle de la loi du 27 octobre 2010 1) portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988; 2) modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine. Tout comme l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, ladite loi prévoit également une mise en application de l'article 4 du Code pénal, dont la formulation répond aux besoins de sanctions issus du règlement européen.

Les deux ajouts proposés par le Conseil d'Etat limiteraient la mise en œuvre des sanctions pénales prévues à l'article 3 alors que

1° le navire battant pavillon luxembourgeois peut appartenir à une personne physique ou morale étrangère ;

2° les délits peuvent être réalisés sur le territoire de pays non membres de l'Union européenne. Par exemple, si le propriétaire décide de faire recycler son navire dans un pays d'Asie du Sud dans une installation non listée, ce choix du propriétaire ne sera pour le moment pas puni dans ce pays qui n'aura même pas ratifié la convention de Hong Kong.

Article 13

L'article 13 inclut la convention de Hong Kong, 2009, à la liste des conventions ratifiées en matière maritime par le Luxembourg.

Sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat quant au fond.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que cet article est à reformuler, compte tenu d'une proposition d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

Conclusion générale

Madame le Président rappelle qu'une lettre d'amendements est à rédiger. Face à l'envergure de la reformulation du dispositif initialement déposé, elle propose que, avant sa transmission au Conseil d'Etat, le secrétaire-administrateur fasse parvenir le projet de la lettre d'amendements pour accord aux membres de la commission. Elle suggère de prévoir un délai de réaction de trois jours.

6. Divers (prochaine réunion)

Madame le Président précise que la prochaine réunion aura lieu non pas le 25 janvier, mais prévisiblement le jeudi 1er février 2024.

***

Luxembourg, le 14 février 2024

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7329/07

N° 7329[7]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° du Code de la consommation ;

3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;

5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

(12.2.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après des amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme (ci-après « la commission ») lors de sa réunion du 18 janvier 2024.

La commission a fait siennes toutes les propositions, également d'ordre légistique, formulées dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi qui reprend toutes les adaptations effectuées (ajouts figurant en caractères soulignés, suppressions en barré double).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1er visant l'article 73, art. 3.0.0-1, point 6°

Libellé :

– « « gens de mer ou marin » : ~~sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er,~~ les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ; »

Commentaire :

Au niveau de la définition de gens de mer, la commission a supprimé, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la référence faite au règlement grand-ducal prévu par l'article subséquent.

Cet amendement s'ensuit de la reprise de la proposition de texte exprimée dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat à l'égard de l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er.

Amendement 2 visant l'article 73, art. 3.3.3-2, paragraphe 1er, première phrase

Libellé :

« **Art. 3.3.3-2.** (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des ~~directives, normes et~~ principes généraux~~, politiques et programmes nationaux~~ en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, ~~tels que visés à l'article 3.3.3-26~~établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. »

Commentaire :

Dans son avis complémentaire, dans le contexte de la suppression de l'ancien article 3.3.3-26, le Conseil d'Etat signale que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ».

Face à cette incohérence, source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle.

L'amendement proposé vise à lever cette opposition formelle.

Amendement 3 visant l'article 73, art. 3.3.3-4, première phrase

Libellé :

« **Art. 3.3.3-4.** Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les ~~directives nationales~~ principes généraux visées ~~à l'article 3.3.3-26~~ au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants : »

Commentaire :

La commission renvoie à son commentaire concernant l'amendement 2.

Amendement 4 visant l'article 73, art. 3.3.3-28, paragraphe 1er

Libellé :

« **Art. 3.3.3-28.** (1) ~~En cas d'infraction~~ Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, ~~3.3.3-12, paragraphe 5,~~ 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 ~~et des règlements pris en leur exécution~~ est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Commentaire :

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que les amendements parlementaires apportés aux articles 3.3.3-30 et 3.3.4-17 ne répondent que partiellement à ses oppositions formelles. Ainsi, l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Le Conseil d'Etat maintient donc son opposition formelle à l'égard dudit article.

Le Conseil d'Etat ajoute que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1er, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Il demande donc l'omission de ces références au niveau de l'article 3.3.3-28.

La commission a suivi le Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne la référence faite à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1er. En effet, cette disposition oblige d'instaurer, sous certaines conditions, un comité de sécurité. Puisque l'inexécution de cette obligation doit pouvoir être sanctionnée, la commission a maintenu ladite référence.

*

Au nom de la Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme et compte tenu d'autres projets de loi déposés dont l'adoption dépend de celle du présent projet de loi,

je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

~~1°~~ portant ~~coordination et~~ modification :

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

~~2° portant modification :~~

~~a)~~ 2° du Code de la consommation ;

~~b)~~ 3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

~~c)~~ 4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; ~~et~~

~~d)~~ 5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Chapitre 1er – ~~Coordination et m~~Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1er. Le terme « titre » employé dans les expressions « titre introductif », « titre 1 », « titre 2 », « titre 3 », « titre 4 », « titre 5 », « titre 6 », « titre 7 », et « titre 8 » de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est remplacé par celui de « livre » ; le terme « chapitre » employé dans les expressions « chapitre 1er », « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 », « chapitre 5 », de la même loi est remplacé par celui de « titre » et le terme « section » employé dans les expressions « section 1 », « section 2 » et « section 3 » de la même loi est remplacé par le terme « chapitre ».

Art. 2. L'article 1er de la même loi est numéroté « Art. 0.1.0-1. ».

Art. 3. L'ancien chapitre 2, devenu le ~~Le~~ titre 2 ~~(anciennement chapitre 2),~~de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « commissaire », et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

1° d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires ;

2° de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;

3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;

4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent ;

5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre ;

6° d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;

7° de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Art. 4. L'ancien chapitre 3, devenu le ~~Le~~ titre 3 ~~(anciennement chapitre 3)~~, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2. (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation à l'article 80, paragraphe 1er, lettre b), de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État ~~au point b du paragraphe 1er du prédit article~~, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

Art. 5. L'article 4 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante :

« Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante :

« Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de

surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante :

« Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg. »

Art. 6. L'article 5 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-2. », et prend la teneur suivante :

« Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

3° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe 1er et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire. »

Art. 7. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 6 est numéroté « Art. 1.1.1-3. » ;

2° la dernière phrase de l'alinéa 1er est supprimée.

Art. 8. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-4. » ;

2° l'alinéa 1er de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;

3° aux alinéas 2 et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

4° l'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. ».

Art. 9. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-5. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. » ;

4° aux alinéas 1er et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 10. L'article 9 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-6. ».

Art. 11. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 10 est numéroté « Art. 1.1.1-7. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 12. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 11 est numéroté « Art. 1.1.1-8. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 13. L'article 12 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-9. ».

Art. 14. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 13 est numéroté « Art. 1.1.1-10. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 15. L'article 14 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-11. ».

Art. 16. L'article 15 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 15 est numéroté « Art. 1.1.1-12. » ;

2° la référence à l'article 7 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-4 ;

3° la référence à l'article 5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-2.

Art. 17. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 16 est numéroté « Art. 1.1.1-13. » ;

2° la référence à l'article 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-14.

Art. 18. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 17 est numéroté « Art. 1.1.1-14. » ;

2° la référence à l'article 16 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-13 ;

3° au paragraphe 3, les termes « les certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents prévus par les conventions internationales » ;

4° au paragraphe 1er, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 19. L'article 18 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.2-1. ».

Art. 20. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 19 est numéroté « Art. 1.1.2-2. » ;

2° la référence à l'article 4 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1 ;

3° à l'alinéa 1er, la mention « à passagers » est supprimée ;

4° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2 à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. ».

Art. 21. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 20 est numéroté « Art. 1.1.2-3. » ;

2° l'article 1.1.2-3 est modifié comme suit : « Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg. ».

Art. 22. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 21 est numéroté « Art. 1.1.2-4. » ;

2° l'article 1.1.2-4 prend la teneur suivante : « L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants. ».

Art. 23. L'article 22 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 22 est numéroté « Art. 1.1.2-5. » ;

2° l'article 1.1.2-5 prend la teneur suivante : « Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent. ».

Art. 24. L'article 23 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-1. ».

Art. 25. L'article 24 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-2. ».

Art. 26. L'article 25 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-1. ».

Art. 27. L'article 26 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-2. ».

Art. 28. L'article 27 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-3. ».

Art. 29. L'article 28 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-4. ».

Art. 30. L'article 29 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 29 est numéroté « Art. 1.3.0-5. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 31. L'article 30 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-6. ».

Art. 32. L'article 31 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-7. ».

Art. 33. L'article 32 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 32 est numéroté « Art. 1.3.0-8. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6 ;

3° sont ajoutés après « téléfax », les termes « ou autres nouvelles technologies de communication ».

Art. 34. L'article 33 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 33 est numéroté « Art. 1.3.0-9. » ;

2° la référence à l'article 26 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-2.

Art. 35. L'article 34 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-10. ».

Art. 36. L'article 35 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-11. ».

Art. 37. L'article 36 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-1. ».

Art. 38. L'article 37 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-2. ».

Art. 39. L'article 38 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-3. ».

Art. 40. L'article 39 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-4. ».

Art. 41. L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 40 est numéroté « Art. 1.4.1-1. » ;

2° au paragraphe 1er, la lettre b) est remplacée de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; ».

Art. 42. L'article 41 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 41 est numéroté « Art. 1.4.1-2. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 43. L'article 42 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-1. ».

Art. 44. L'article 43 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-2. ».

Art. 45. L'article 44 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-3. ».

Art. 46. L'article 45 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-4. ».

Art. 47. L'article 46 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-5. ».

Art. 48. L'article 47 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 47 est numéroté « Art. 1.4.2-6. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.

Art. 49. L'article 48 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-7. ».

Art. 50. L'article 49 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-8. ».

Art. 51. L'article 50 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-9. ».

Art. 52. L'article 51 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-10. ».

Art. 53. L'article 52 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-11. ».

Art. 54. L'article 53 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-12. ».

Art. 55. L'article 54 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 54 est numéroté « Art. 1.4.3-1. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 56. L'article 55 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 55 est numéroté « Art. 1.4.3-2. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 57. L'article 56 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-3. ».

Art. 58. L'article 57 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-4. ».

Art. 59. L'article 58 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-5. ».

Art. 60. L'article 59 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-6. ».

Art. 61. L'article 60 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 60 est numéroté « Art. 2.0.0-1. » ;

2° la référence à l'article 63 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-4 ;

3° à l'alinéa 1er, les termes « des certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents » et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 62. L'article 61 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 61 est numéroté « Art. 2.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » et les termes « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » sont remplacés par les termes « 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, ci-après « organisme agréé », et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal, ci-après « organisme habilité » ».

Art. 63. L'article 62 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 62 est numéroté « Art. 2.0.0-3. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 64. L'article 63 de la même loi est numéroté « Art. 2.0.0-4. ».

Art. 65. L'article 64 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 64 est numéroté « Art. 2.0.0-5. » ;

2° au dernier alinéa, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 66. L'article 65 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 65 est numéroté « Art. 2.0.0-6. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » ;

4° au dernier tiret, les termes « agréées par le ministre » sont supprimés ;

5° est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 précité que le commissaire peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il

habilite en fonction des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ».

Art. 67. L'article 66 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 66 est numéroté « Art. 2.0.0-7. » ;

2° à l'alinéa 2, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 68. L'article 67 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 67 est numéroté « Art. 2.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° à l'alinéa 2, les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

Art. 69. L'article 68 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 68 est numéroté « Art. 2.0.0-9. » ;

2° la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1.

Art. 70. L'article 69 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 69 est numéroté « Art. 2.0.0-10. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et celle à l'article 68 de la même loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-9 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 71. L'article 70 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 70 est numéroté « Art. 2.0.0-11. » ;

2° au paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et les termes « d'une société de classification agréée » sont remplacés par les termes « d'un organisme habilité » ;

3° au paragraphe 2, lettre b), la référence à l'article 67 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;

4° au paragraphe 2, lettre c), la référence à l'article 64 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 ;

5° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 72. L'article 71 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 71 est numéroté « Art. 2.0.0-12. » ;

2° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 73. Le livre 3 (anciennement titre 3) de la même loi intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » est remplacé comme suit :

« LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre, on entend par :

1° « 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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;

2° « BIT » : le Bureau international du travail ;

3° « certificat de travail maritime » : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;

4° « contrat d'engagement maritime » : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;

5° « déclaration de conformité du travail maritime » : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;

6° « gens de mer ou marin » : ~~sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0 2, paragraphe 1er~~, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;

7° « navire » : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;

8° « OIT » : l'Organisation internationale du travail ;

9° « OMS » : l'Organisation mondiale de la santé ;

10° « piraterie » : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;

11° « service de recrutement et de placement des gens de mer » : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

12° « STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13° « vols à main armée » : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnel~~s~~ ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord~~, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal~~.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;

2° l'action du marin peut être portée :

a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ; ~~ou~~

b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou

c) devant la juridiction du lieu d'embauche.

Art. 3.0.0-5. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-6. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, ci-après « loi précitée du 14 avril 1992 ».

Art. 3.0.0-7. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre I^{er} du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1er –

Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1er – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois*

Section 1re – Age minimum

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de dix-huit ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infraction à l'article 3.1.1-1, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;

2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006, selon les exigences de l'État en question;

3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que:

1° l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;

2° le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;

3° l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme du certificat médical pourra être précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW :

1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;

2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que :

1° la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois;

2° l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au moins être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;

2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier ~~;~~.

~~3° en~~

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sauf si une dérogation est dûment accordée :

1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

3° quiconque obtient par tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5, est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006, ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006, ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1° de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;

2° du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;

3° du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10 000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1 250 à 12 500 euros, ou d'une de ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime*

Section 1re – Le contrat d'engagement maritime en général

Sous-section 1re – Dispositions générales

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois:

1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement ;

2° le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3° l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4° le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime, 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative à la qualité du travail ou au salaire. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

1° un exemplaire d'un contrat-type;

2° les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes:

1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2° le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;

3° le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

4° la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;

5° le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;

6° le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

7° le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:

a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,

b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;

8° les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;

9° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

10° le droit du marin à un rapatriement;

11° le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;

12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu.

Les précisions figurant ~~aux points ci dessus énumérés~~ à l'alinéa 1er peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à :

1° six mois pour les officiers ;

2° deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières. La période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1° à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;

2° à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 5 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage

Sous-section 1re – Recours et forme du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1° lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;

2° lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;

3° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

4° le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants:

1° pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur;

2° pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1° en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;

2° en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;

3° pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;

4° aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;

5° dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;

6° en cas d'exécution de travaux urgents ;

7° en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du contrat précédent.

Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Sous-section 7 – Période d'essai

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à deux mois ;

2° sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,

a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à deux mois et inférieure à trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois semaines ;

b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à six mois et inférieurse à neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à deux mois ;

c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à neuf mois et inférieurse à douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois mois ;

d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à douze mois et inférieurse à quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à quatre mois ;

e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à quinze mois et inférieurse à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à cinq mois ;

f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2°.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 3 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point 1°, le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçues jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Obligations générales de l'armateur

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1° d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;

2° de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;

3° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail;

4° de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident;

5° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;

6° de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

7° de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

8° d'apporter les soins en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5°.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière

Partie 1re – Droit au rapatriement

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1° lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence ;

2° en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;

3° en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;

4° en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;

5° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :

a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;

b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre ;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de trente jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins:

1° le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion ;

2° le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

3° la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

4° le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

5° le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(5) Les frais de rapatriement doivent être pris en charge jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment:

1° le lieu où il a accepté de s'engager;

2° le lieu stipulé par convention collective;

3° son pays de résidence ;

4° le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de deux jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1° le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois ;

2° l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

3° les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais.

Partie 2 – Abandon et garantie financière

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou

2° laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou

3° provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa 1er doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, à la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;

2° les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3° les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent :

1° le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;

2° la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile;

3° les soins médicaux nécessaires ;

4° le passage et le transport des effets personnels ;

5° tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément aux dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris en son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ces certificats ou de ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux alinéas 1er et 2 est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article 3.1.2-45 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation:

1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements ~~et usages~~ en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime;

2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;

3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat

Sous-section 1re – Résiliation avec préavis

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1° si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ; ou

2° si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1° par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ; ou

2° si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin :

1° à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois ;

2° à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans ;

3° à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours :

1° le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ;

2° le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard quinze jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe 3, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59, paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa 1er ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à :

1° une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur ;

2° deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur ;

3° trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa 1er ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur. En cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa 1er ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe 1er, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa 1er n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois

mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa 1er ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement,

au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire:

1° le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats;

2° les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation ; sinon

3° les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa 2 jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3 et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit:

1° le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2° le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code de la sécurité sociale ;

3° en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement;

4° par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective.

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur. Il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits

invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention « pour solde de tout compte » n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5°.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du livre Ier, titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du livre Ier, titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre I[er] du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre I[er] du Titre I[er] du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1[er] – *Durée du travail*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1[re] – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « heures de travail » : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;

2° « heures de repos » : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette définition n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La durée de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à :

1° dix heures par période de vingt-quatre heures ; et

2° soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1° des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;

2° l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;

3° l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;

4° des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25 pour cent.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées. Ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail

Art. 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de six heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins vingt minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins dix minutes chacune.

Art. 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins :

1° le programme du service à la mer et au port ;

2° le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a occupé des gens de mer sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution;

2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation*

Section 1re – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe 2 ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1° par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent ; ou

2° si le congé compensatoire visé au point 1° ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe 1er et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, à une journée de repos hebdomadaire qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à 25 pour cent.

(5) Les dispositions des paragraphes 1er à 4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° les circonstances de force majeure ;

2° les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;

3° les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1re – Calcul des droits

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation. L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de trois jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1° les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;

2° les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit :

1° les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;

2° les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;

3° les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

4° les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5° le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement. Leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de quinze jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequel n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ainsi qu'à leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du Code du travail, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1er ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, ~~deuxième~~ point 2°.

Chapitre 3 – *Les salaires*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « matelot qualifié »: tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2° « salaire ou solde de base » : la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3° « salaire forfaitaire » : un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4° « durée normale du travail » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;

5° « heures supplémentaires » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-10 est d'application.

Section 2 – Droit à la rémunération

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1° mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

2° s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

En conformité avec l'article 3.1.2-53, paragraphe 4, si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le

maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1° le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;

2° lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;

3° pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;

4° pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants :

1° le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2° le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord, il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3° les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4° à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due est payée dans les cinq jours ;

5° les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

6° sous réserve des dispositions du point 7°, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

7° les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ;

8° le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative allant jusqu'à 5 000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ~~ou conventions collectives~~, par référence aux rémunérations ~~généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international~~établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25 000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa 1er peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table*

Section 1re – Logement et loisirs

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à partir du 20 août 2013 compris.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et tiennent compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise les exigences relatives :

1° à la taille des cabines et autres espaces de logement;

2° au chauffage et la ventilation;

3° au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants;

4° aux installations sanitaires;

5° à l'éclairage;

6° à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;

3° des installations de blanchisserie ;

4° la superficie minimale des cabines.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

1° lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;

2° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du paragraphe 1er, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer:

1° d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;

2° d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes :

1° détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré par des États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006, ou la Convention nº 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire ;

2° avoir acquis au moins un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe 2 incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation reconnu par le commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa 2, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à laquelle la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et au service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas sept jours, afin de vérifier :

1° l'approvisionnement en vivres et en eau potable;

2° de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;

3° la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par l'article 3.2.4-11.

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1er – *Soins médicaux à bord des navires et à terre*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste qualifié résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période visée à l'article 3.3.2-2, point 1°, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit prendre en charge :

1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;

3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances

contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants droit en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire ;

4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer :

1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;

2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2° et 4°, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2°, et à l'article 3.3.2-3, point 2°, sont limitées à seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

1° lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

2° lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

3° en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayants droit.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents*

Section 1re – Obligations des armateurs

Sous-section 1re – Obligations générales des armateurs

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des ~~directives, normes et~~ principes généraux~~, politiques et programmes nationaux~~ en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, ~~tels que visés à l'article 3.3.3 26~~établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants

de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants :

1° éviter les risques;

2° évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités;

3° combattre les risques à la source;

4° adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail;

5° tenir compte de l'état d'évolution de la technique;

6° remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux;

7° planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail;

8° prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle;

9° donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1°, 3°, 4° et 6° du paragraphe 1er doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les ~~directives nationales~~ principes généraux visées ~~à l'article 3.3.3-26~~ au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants :

1° les dispositions générales et dispositions de base;

2° les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;

3° les machines;

4° les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;

5° les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

6° les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

7° les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5° et 6° auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;

8° les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
9° le matériel de chargement et de déchargement;
10° la prévention et l'extinction des incendies;
11° les ancres, chaînes et câbles;
12° les cargaisons dangereuses et lest;
13° les équipements de protection individuelle des gens de mer;
14° le travail dans des espaces confinés;
15° les effets physiques et mentaux de la fatigue;
16° les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
17° la protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
18° la réponse aux urgences et aux accidents.

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés à l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) Les gens de mer désignés effectuent, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1° de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;

2° de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;

3° d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;

4° d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;

5° d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;

6° d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1° toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;

2° les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;

3° la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pouvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes 1er à 4. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1° les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;

2° les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;

3° les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;

4° la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe 1er devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

1° matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;

2° affiches apposées à bord des navires;

3° insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;

4° campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1° à l'évaluation des risques prévue à l'article 3.3.3-7 ;

2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;

3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer

Art. 3.3.3-15. (1) Chaque marin reçoit, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1° de son engagement ;

2° d'un changement de poste ou fonction ;

3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;

4° de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixé~~e~~s par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art. 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ~~en tenant compte des~~ conformément aux instruments internationaux~~,~~ énumérés en annexe I~~, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime~~.

Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut pas être sanctionné. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent :

1° se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;

2° utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;

3° utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;

4° ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;

5° signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon

Art. 3.3.3-26. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Section 4 – Dispositions particulières

Art. 3.3.3-27. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-28. (1) ~~En cas d'infraction~~ Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, ~~3.3.3-12, paragraphe 5,~~ 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 ~~et des règlements pris en leur exécution~~ est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements pris en leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3 000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord*

Section 1re – Définitions

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

« femme enceinte » : toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2, paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3, dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail. Elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article 3.3.4-7, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(2) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions des articles 3.3.4-3, paragraphe 1er, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions

Chapitre 1er – *Dispositions générales*

Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évaluée en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2. Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

2° « 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 du chapitre 3 ;

3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ~~(Partie I)~~ et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions ~~(partie II)~~ ;

4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;

5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 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 suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;

6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;

7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – *Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale*

Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs

organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation:

1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;

2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;

3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part~~,~~ :

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou

b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur:

i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;

ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;

iii. l'alimentation et le service de table ;

iv. la prévention des accidents ;

v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;

vi. l'exploitation des navires ;

vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;

viii. l'inspection des navires y compris les navires d'une jauge brute de moins de 500 et la certification en matière sociale ;

ix. les inspections par l'Etat du port.

2° et, d'autre part~~,~~ :

a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

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.

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

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées à l'alinéa 4.

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

Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3. Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4. L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – *Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime*

Art. 3.4.3-1. (1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous les deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) 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. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2. (1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;

2° la partie II, établie par l'armateur 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 autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires

autorisés de l'État 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, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3. Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4. Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5. (1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection 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 3.4.3-6.

(2) 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 intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé 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 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection 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 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 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection 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 autorisé 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 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 en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;

2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;

3° il y a changement de pavillon ;

4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1er, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8. (1) Le commissaire prononce, 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 applicables 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 par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne 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 aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10. Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

1° aux nouveaux navires, à la livraison ;

2° lorsqu'un navire change de pavillon ;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11. Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

1° 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 du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;

2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé 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 ;

3° le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;

4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14. (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 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 – *Inspections et mise en œuvre*

Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2. (1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection 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 du travail maritime, 2006.

Art. 3.4.4-3. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

1° lors de la première immatriculation du navire ;

2° lors d'une nouvelle immatriculation ;

3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;

2° suite à un accident ou à un incident grave ;

3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;

4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5. (1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur 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 sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède à tous les examens, contrôles ou enquêtes qu'il estime nécessaires pour s'assurer que les normes et prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer sont strictement respectées.

(6) L'inspecteur vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer.

(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6. (1) Tout inspecteur 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.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;

2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la

sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. 3.4.4-8. Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, 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. 3.4.4-9. Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;

2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

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

(3) 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. 3.4.4-11. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs 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.

Chapitre 5 – *Plaintes*

Art. 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1er, on entend par plainte :

1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou

2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2. La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3. La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;

2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4. ~~(1)~~ Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou de plusieurs personnes à bord ou à terre

qui pourra, en cas de plainte, 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. 3.4.5-5. Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plaintes.

Art. 3.4.5-6. (1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1er est nul.

Chapitre 6 – *Sanctions administratives et pénales*

Art. 3.4.6-1. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 3.4.6-2. Quiconque entrave, en connaissance de cause, les inspecteurs dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3.4.6-3. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. »

Art. 74. Le chapeau introducteur du livre 4 (ancien titre 4) est supprimé.

Art. 75. L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 105 est numéroté « Art. 4.0.0-1. » ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, les termes « code des assurances sociales » sont remplacés par les termes « Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté un paragraphe 2 qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate

répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. »

Art. 76. L'article 106 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 106 est numéroté « Art. 4.0.0-2. » ;

2° l'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante :

« Art. 4.0.0-2. Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa 1er dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006. ».

Art. 77. L'article 107 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-1. ».

Art. 78. L'article 107a de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-2. ».

Art. 79. L'article 108 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-3. ».

Art. 80. L'article 109 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-4. ».

Art. 81. L'article 110 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-5. ».

Art. 82. L'article 111 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-1. ».

Art. 83. L'article 112 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-2. ».

Art. 84. L'article 113 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-3. ».

Art. 85. L'article 114 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-4. ».

Art. 86. L'article 115 de la même loi est numéroté « Art. 6.2.0-1. ».

Art. 87. L'article 116 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-1. ».

Art. 88. L'article 117 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-2. ».

Art. 89. L'article 118 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-3. ».

Art. 90. L'article 119 de la même loi est numéroté « Art. 6.4.0-1. ».

Art. 91. L'article 120 de la même loi est numéroté « Art. 6.5.0-1. ».

Art. 92. L'article 121 de la même loi est numéroté « Art. 7.0.0-1. ».

Art. 93. L'article 122 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 122 est numéroté « Art. 7.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les références aux articles 8, 11f, 13 d et 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, lettre f), 1.1.1-10, paragraphe 2, lettres d) et e) et 1.1.1-14 ;

3° l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

Art. 94. L'article 126 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 126 est numéroté « Art. 7.0.0-3. » ;

2° les deux premières phrases de l'alinéa 1er de l'article 7.0.0-3 sont supprimées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.

Art. 96. L'article 129 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 129 est numéroté « Art. 8.0.0-1. » ;

2° l'article 8.0.0-1 prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. ».

Art. 97. L'article 130 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 130 est numéroté « Art. 8.0.0-2. » ;

2° l'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante :

« (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-Duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) L'autorisation perd sa validité en cas de :

1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3° mise en liquidation judiciaire ;

4° jugement déclaratif de faillite.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions de l'alinéa 1er ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 98. L'article 131 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 131 est numéroté « Art. 8.0.0-3. » ;

2° le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu » ;

3° le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;

4° le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;

5° trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante :

« – la description des activités commerciales maritimes projetées ;

– le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

– tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. ».

Art. 99. L'article 132 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 132 est numéroté « Art. 8.0.0-4. » ;

2° les termes « avoir sa résidence » sont remplacés par les termes « être établi professionnellement » ;

3° un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour cinq ans et est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. ».

Art. 100. L'article 133 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 133 est numéroté « Art. 8.0.0-5. » ;

2° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 101. L'article 134 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 134 est numéroté « Art. 8.0.0-6. » ;

2° l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. ».

Art. 102. L'article 135 de la même loi est numéroté « Art. 8.0.0-7. ».

Art. 103. L'article 136 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 136 est numéroté « Art. 8.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 104. L'article 137 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 137 est numéroté « Art. 8.0.0-9. » ;

2° le paragraphe 2, alinéa 1er, est reformulé de la manière suivante : « Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;

3° le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;

4° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire » ;

5° le paragraphe 4 est supprimé.

Art. 105. L'article 138 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 138 est numéroté « Art. 8.0.0-10. » ;

2° la référence à l'article 129 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 de la même loi à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 de la même loi à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 de la même loi à l'article 8.0.0-9.

Art. 106. L'article 139 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 139 est numéroté « Art. 8.0.0-11. » ;

2° l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. ».

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Art. 107. Un article L. 311-10, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la consommation :

« Art. L. 311-10. (1) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25, paragraphe 1er, dudit règlement.

(2) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité. La plainte doit revêtir la forme écrite et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité reprochée à un transporteur ou un exploitant de terminal.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre dispose d'un délai de trois mois au maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visé par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre peut prononcer les sanctions administratives prévues au paragraphe 8 de cet article. En cas de faute de moindre gravité, elle peut prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Les décisions prévues au paragraphe 5 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(8) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le non-respect des obligations est punissable pénalement. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Art. 108. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé.

Art. 109. L'article 48 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'alinéa 1er est supprimé. Toute référence au prédit alinéa doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990 ;

2° l'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement,

le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. ».

Art. 110. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Art. 111. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, les termes « à la construction » sont supprimés.

Art. 112. A l'article 26 de la même loi, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. 113. A l'article 28 de la même loi, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. 114. A l'article 29, alinéa 2, de la même loi, les termes « de moins de 25 tonneaux de jauge » sont remplacés par les termes « d'une jauge brute de moins de 200 ».

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Art. 115. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« (4) Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. 116. L'article 6, paragraphe 1er, lettre a), dernière phrase, de la même loi est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. 117. L'article 7, paragraphe 2, de la même loi prend la teneur suivante :

« (2) L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »

*

Annexe I

Répertoire des normes internationales fixant des normes en matière protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 y relatif, chapitres II-1, II-2, III, V, VI et VII ;
2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 y relatif, annexes I et V.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7329/08

N°7329/08
Entrée le 22.04.2024
Chambre des Députés

Luxembourg, le 18 avril 2024

Objet : Amendements parlementaires au projet de loi n°7329[1] portant modification :
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
2° du Code de la consommation ;
3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;
5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/ CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires. (5093terSMI)

Saisine : Ministre de l'Economie
(19 février 2024)

Deuxième avis complémentaire de la Chambre de Commerce

Les amendements parlementaires sous avis ont pour objet de faire droit aux commentaires et observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire en date du 10 octobre 2023.

En bref

- La Chambre de Commerce prend note des amendements parlementaires sous avis, qui visent à répondre aux observations d'ordre légistique ainsi qu'aux oppositions formelles émises par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

[1] Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés

Considérations générales

Le projet de loi n°7329 a pour objet d'actualiser et de compléter la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Il tend notamment à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et à diminuer les risques d'accident maritime et de pollution souvent dus à des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation.

Le projet de loi a ainsi pour objectif, d'après les auteurs, de rapprocher davantage le droit du travail maritime du droit commun du travail et à préciser les mesures de mise en exécution de la Convention du travail maritime entrée en vigueur le 20 août 2013.

La Chambre de Commerce avait avisé le projet de loi initial ainsi que les projets de règlements grand-ducaux qui y étaient annexés en date du 9 octobre 2018[2].

Une première salve d'amendements parlementaires au projet de loi avait également été avisée par la Chambre de Commerce en date du 3 mai 2022[3].

Les amendements parlementaires sous avis ont pour objet remédier aux dernières oppositions formelles formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 10 octobre 2023.

La Chambre de Commerce prend note du changement d'intitulé du projet de loi sous avis et relève que les quatre amendements parlementaires sous avis ont pour objet de reformuler certains passages du projet de loi afin de mettre ceux-ci en conformité avec les recommandations d'ordre légistique formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 10 octobre 2023.

Les amendements parlementaires sous avis n'apportant aucune modification quant au fond du projet de loi, la Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

SMI/DJI

[2] Cf. avis 5093SMI de la Chambre de Commerce en date du 9 octobre 2018.

[3] Cf. Avis 5093bisSMI de la Chambre de Commerce en date du 3 mai 2022.

7329/09

CONSEIL D'ÉTAT
==========
N° CE : 52.884
N° dossier parl. : 7329

Projet de loi

portant modification :
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
2° du Code de la consommation ;
3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;
5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

---

Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État

(25 juin 2024)

Par dépêche du 12 février 2024, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État quatre amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'économie, des PME, de l'énergie, de l'espace et du tourisme, ci-après « Commission », lors de sa réunion du 18 janvier 2024 afin de donner suite aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 10 octobre 2023[1].

Le texte desdits amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant les amendements parlementaires proposés et les propositions de texte du Conseil d'État que la Commission a faites siennes.

Le deuxième avis complémentaire de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 22 avril 2024.

[1] Avis complémentaire n° 52.884 du Conseil d'État du 10 octobre 2023 relatif au projet de loi 1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ; 2° portant modification : a) du Code de la consommation ; b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ; c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Considérations générales

Les amendements sous revue visent l'article 73 du projet de loi sous rubrique qui remplace le titre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois par un livre 3 nouveau intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » et comportant les articles 3.0.0-1 à 3.4.6-3 nouveaux.

Examen des amendements

Amendement 1

Sans observation.

Amendements 2 et 3

Dans son avis complémentaire du 10 octobre 2023, le Conseil d'État avait, dans le contexte de la suppression de l'article 3.3.3-26 opérée par l'amendement 54, constaté que « […] la disposition supprimée par l'amendement sous avis continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3- 2, paragraphe 1er et 3.3.3-4 nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990 » et retenu qu'« [i]l résulte du maintien de ces références une incohérence qui est source d'insécurité juridique ». Par conséquent, le Conseil d'État s'était opposé formellement à l'amendement 54.

Afin de lever ladite opposition formelle, la Commission propose d'abord à travers l'amendement 2 de modifier l'article 3.3.3-2, paragraphe 1er, première phrase, en remplaçant la référence à l'article 3.3.3-26 par les termes « établis au présent chapitre ». Dans la lignée du remplacement de la référence en question, la Commission procède encore à la suppression des termes « directives, normes et » et « politiques et programmes nationaux ».

Toujours afin de lever l'opposition formelle précitée, la Commission propose, à travers l'amendement 3, de remplacer à l'article 3.3.3-4, phrase liminaire, la référence à l'article 3.3.3- 26 par les termes « au présent chapitre ». Dans la lignée du remplacement de la référence en question, la Commission procède encore au remplacement des termes « directives nationales » par les termes « principes généraux ».

Au regard des modifications opérées par les amendements sous examen, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Amendement 4

Dans son avis initial du 24 mars 2020[2], le Conseil d'État s'était opposé formellement à l'article 3.3.2-30 (renuméroté article 3.3.3-28) pour violation de l'article 19 de la Constitution aux motifs que ledit article viole le principe

[2] Avis n° 52.884 du Conseil d'État du 24 mars 2020 relatif au projet de loi portant modification - de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, - du Code de la consommation, - de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, - de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et - de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

de la légalité des peines ainsi que son corollaire, le principe de la spécification de l'incrimination, en ce qu'il fait référence aux « règlements […] pris en leur exécution » et que les articles auxquels le libellé de l'article 3.3.2-28 fait référence ne définissent pas les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables.

Dans son avis complémentaire du 10 octobre 2023, en ce qui concerne l'opposition formelle formulée à l'égard de la violation du principe de la légalité des peines, le Conseil d'État s'est vu obligé de maintenir cette dernière, étant donné que l'article 3.3.3-28, paragraphe 1er, faisait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Afin de lever l'opposition formelle en question, la Commission procède à travers l'amendement sous revue à la suppression des termes « et des règlements pris en leur exécution ».

Dans son avis complémentaire précité, en ce qui concerne l'opposition formelle formulée à l'égard de la violation du principe de la spécification de l'incrimination, le Conseil d'État a constaté que les auteurs ont partiellement répondu à cette dernière en supprimant, à l'article 3.3.3-28, les références aux articles 3.3.3-1, paragraphe 1er, 3.3.3-12, paragraphe 2, et 3.3.3-14, paragraphe 1er. En effet, tel que relevé par le Conseil d'État, les auteurs ont omis de supprimer les références aux articles 3.3.3-10, paragraphe 1er, et 3.3.3-12, paragraphe 5, qui ne contiennent, selon lui, aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Suite à cette omission, le Conseil d'État n'a pas été en mesure de lever son opposition formelle.

À travers l'amendement sous revue, la Commission donne suite à l'observation du Conseil d'État ci-avant, en procédant à l'article 3.3.3-28, paragraphe 1er, à la suppression de la référence à l'article 3.3.3-12, paragraphe 5.

Au commentaire de l'amendement sous examen, la Commission indique de ne pas avoir omis la référence à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1er, en expliquant qu'« [e]n effet, cette disposition oblige d'instaurer, sous certaines conditions, un comité de sécurité » et que « [p]uisque l'inexécution de cette obligation doit pouvoir être sanctionnée, la commission a maintenu ladite référence ».

Au regard de l'amendement sous examen et des explications fournies par la Commission, le Conseil d'État est en mesure de lever son opposition formelle.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 25 juin 2024.

Le Secrétaire général, Le Président,

s. Marc Besch s. Marc Thewes

16

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

TO/PR P.V. EPEET 16

Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme

Procès-verbal de la réunion du 27 juin 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 avril (réunion jointe), du 23 mai et du 6 juin 2024

2. 7329 Projet de loi portant modification :
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
2° du Code de la consommation ;
3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;
5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
- Rapporteur : Madame Simone Beissel

- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat

3. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires
- Rapporteur : Madame Simone Beissel

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

4. 8293 Projet de loi portant sur les compteurs d'eau en service dans le secteur de la métrologie légale

- Désignation d'un rapporteur
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

5. 8048 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
- Rapporteur : Madame Simone Beissel

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

6. 8132 Projet de loi portant sur certaines modalités d'application et les sanctions du règlement (UE) n° 2019/881 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relatif à l'ENISA (Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité) et

à la certification de cybersécurité des technologies de l'information et des communications, et abrogeant le règlement (UE) n° 526/2013 et portant modification de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS
- Rapporteur : Monsieur Guy Arendt

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. André Bauler, M. François Bausch, M. Félix Eischen, M. Georges Engel remplaçant Mme Francine Closener, M. Claude Haagen, Mme Carole Hartmann, M. Max Hengel remplaçant Mme Stéphanie Weydert, Mme Françoise Kemp remplaçant M. Jeff Boonen, Mme Paulette Lenert, M. Laurent Mosar

M. Luc Wilmes, M. François Thill (*Cyber Security*), Mme Annick Hartung (*Cyber Security*), du Ministère de l'Economie
Mme Elisabeth Relave-Svendsen, M. Marc Siuda, du Commissariat aux affaires maritimes

Mme Ifeta Sabotic, du groupe politique DP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Marc Baum, Mme Simone Beissel, M. Patrick Goldschmidt, Mme Octavie Modert, M. Tom Weidig

M. Sven Clement, observateur

M. Lex Delles, Ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme

*

Présidence : Mme Carole Hartmann, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 avril (réunion jointe), du 23 mai et du 6 juin 2024

Les projets de procès-verbal susmentionnés sont approuvés.

2. 7329 Projet de loi portant modification :

1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° du Code de la consommation ;

3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;

5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président Carole Hartmann rappelle que le 18 janvier 2024 le projet de loi sous rubrique figurait une dernière fois à l'ordre du jour de la commission. Lors de ladite réunion, la commission avait décidé de soumettre une deuxième lettre d'amendements au Conseil d'Etat. Par la suite, la Chambre de Commerce a rendu un deuxième avis complémentaire approuvant ces derniers amendements parlementaires. Il y a deux jours, le Conseil d'Etat a rendu son deuxième avis complémentaire dans lequel il déclare pouvoir lever ses dernières oppositions formelles.

Madame le Président s'enquiert d'ultimes observations de la part des membres de la commission. Notant qu'aucune observation ne semble plus s'imposer, elle constate que Madame le Rapporteur Simone Beissel pourra désormais procéder à la **rédaction de son projet de rapport** et souhaite savoir si les représentants du Commissariat aux affaires maritimes partagent son constat. Elle en obtient confirmation.

3. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président remarque que le projet de loi sous rubrique a également été abordé lors de ladite réunion du 18 janvier.

Madame le Président note que dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce approuve les quatorze amendements parlementaires et que l'avis complémentaire du Conseil d'Etat se limite à une seule observation d'ordre légistique. L'oratrice propose à la commission de faire sienne cette ultime proposition et de procéder désormais à la **rédaction du projet de rapport**. La commission marque son accord.

Invités à se prononcer, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes partagent les propos de Madame le Président.

4. 8293 Projet de loi portant sur les compteurs d'eau en service dans le secteur de la métrologie légale

- Désignation d'un rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.[1]

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président rappelle qu'afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission avait décidé d'effectuer deux amendements au projet de loi sous rubrique.

Signalant que l'avis complémentaire du Conseil d'Etat ne comporte pas d'observation, Madame le Président propose que la commission procède désormais à la rédaction de son **projet de rapport**.

La commission marque son accord.

5. 8048 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président rappelle qu'également ce projet de loi a été amendé par la commission.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'est cependant pas en mesure de lever une de ses oppositions formelles, de sorte que Madame le Président invite les représentants du Commissariat aux affaires maritimes à prendre position par rapport à cet avis. Ceux-ci rappellent qu'ils viennent de transmettre une note à la commission expliquant pourquoi, au Grand-Duché de Luxembourg, la désignation d'une « autorité compétente » n'est pas requise.[2]

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes rappelle que le règlement européen à mettre en œuvre vise exclusivement les navires maritimes et que le Luxembourg ne dispose pas d'un port maritime. Il est impossible qu'un tel navire se rende au Luxembourg pour être démantelé. Aucune installation de recyclage de navires maritimes n'existe au Luxembourg ou pourrait y être implantée. L'oratrice renvoie à la carte annexée à leur note, carte qui indique l'implantation de telles installations en Europe et qui se trouvent toutes dans des ports maritimes. Puisque l' « autorité compétente » est définie comme l'autorité publique à laquelle est confiée la responsabilité

[1] Madame Simone Beissel n'étant que membre pour le volet « maritime », le groupe politique DP désignera un membre au sein de la commission qui sera remplacé pour le projet de loi 8293.
[2] Transmis du 26 juin 2024.

des installations de recyclage de navires situés sur le territoire de l'Etat compétent, la désignation d'une telle autorité ne fait pas de sens pour le Grand-Duché de Luxembourg. La Commission européenne a été informée de cette approche de mise en œuvre et en a pris acte sans la contester. Dans son tableau récapitulatif des désignations, conformément aux articles 18 et 19 du règlement (UE) n° 1257/2013, à la colonne « *designated competent authorities »,* la Commission a indiqué « n/a ».

Madame le Président constate que les représentants du Ministère suggèrent donc à la commission de ne pas faire droit à l'opposition formelle maintenue par le Conseil d'Etat et de ne pas faire sienne sa proposition de texte. L'oratrice rappelle que dans un cas de figure pareil, le Conseil d'Etat n'accorde pas la dispense du second vote constitutionnel. Elle propose d'adresser une **lettre au Conseil d'Etat** expliquant davantage le choix de la commission et l'invitant, compte tenu du raisonnement exposé, de reconsidérer l'opposition formelle exprimée.

Monsieur Claude Haagen remarque que les explications entendues lui semblent sensées, de sorte qu'il estime que le Conseil d'Etat, face à ces informations supplémentaires, devrait pouvoir lever son opposition formelle.

La commission marque son accord à la façon de procéder proposée.

6. 8132 Projet de loi portant sur certaines modalités d'application et les sanctions du règlement (UE) n° 2019/881 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relatif à l'ENISA (Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité) et à la certification de cybersécurité des technologies de l'information et des communications, et abrogeant le règlement (UE) n° 526/2013 et portant modification de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président rappelle que le 11 avril 2024 une série d'amendements parlementaires a été adressée au Conseil d'Etat, lequel vient de rendre son avis complémentaire le 11 juin 2024. Concernant cet avis, les auteurs du projet de loi ont transmis un tableau synoptique à la commission.[3]

Madame le Président signale qu'également cet avis complémentaire comporte une opposition formelle et une série d'observations, entre autres légistiques, formulées par le Conseil d'Etat.

Invitée à parcourir ledit document de travail en se concentrant sur les observations quant au fond, la représentante du Ministère précise que la première modification est à effectuer au niveau de l'article 1er. Afin de faire droit au Conseil d'Etat qui persiste à insister sur une indépendance opérationnelle effective des tâches de certification et celles de supervision, il y a lieu de préciser le renvoi fait à l'article 56 du règlement (UE) n° 2019/881.

Ensuite, afin de pouvoir lever l'opposition formelle exprimée par le Conseil d'Etat face au point 6° ajouté, dans le contexte de l'amendement 2, au

[3] Transmis du 25 juin 2024.

paragraphe 2 de l'article 3, il y a lieu d'adopter le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

L'autre problématique soulevée par le Conseil d'Etat a trait à la suppression des sanctions pénales tout en maintenant l'article 5, paragraphe 3, qui prévoit la possibilité de faire intervenir des officiers et agents de police judiciaire. Or, le Conseil d'Etat souligne que « l'institution de l'officier de police judiciaire est propre à la procédure pénale et les prérogatives particulières que le Code de procédure pénale confère aux officiers de police judiciaire sont limitées à la recherche et à la constatation des infractions pénales. Par conséquent, l'intervention des officiers et agents de police judiciaire ne ferait plus de sens en l'occurrence. ». Le Conseil d'Etat indique toutefois que le problème pourrait être résolu en convertissant deux des sanctions administratives à nouveau en sanctions pénales. La représentante du Ministère suggère de faire également sur ce point droit au Conseil d'Etat.

Madame le Président constate qu'au niveau de l'article 3, l'opposition formelle sera levée par la reprise d'une proposition de texte formulée par le Conseil d'Etat et cette reprise littérale ne constitue pas un amendement. L'intervenante s'interroge toutefois si tel est le cas pour les autres points évoqués. Elle souligne que la réintroduction d'un volet de sanctions pénales implique, en raison du principe *non bis in idem*, d'enlever les sanctions administratives afférentes du dispositif. La représentante du Ministère confirme qu'il s'agit d'un retour partiel au texte initial et qu'il y a lieu de supprimer la sanction administrative afférente à plusieurs endroits du dispositif.

Madame le Président s'enquiert d'autres observations ou questions qui s'imposeraient encore. Constatant que tel n'est pas le cas, l'oratrice estime que, le cas échéant, Monsieur le Rapporteur puisse préparer son projet de rapport.

***

Luxembourg, le 9 juillet 2024

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7329/10

N° 7329

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification :

1° **de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;**

2° **du Code de la consommation ;**

3° **de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;**

4° **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;**

5° **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DES PME, DE L'ENERGIE, DE L'ESPACE ET DU TOURISME

(05.12.2024)

La commission se compose de : Mme Carole HARTMANN, Président ; Mme Simone BEISSEL, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, M. Guy ARENDT, M. Marc BAUM, M. Jeff BOONEN, M. Félix EISCHEN, M. Franz FAYOT, M. Patrick GOLDSCHMIDT, M. Claude HAAGEN, Mme Paulette LENERT, Mme Octavie MODERT, M. Tom WEIDIG, Mme. Joëlle WELFRING, Mme Stéphanie WEYDERT, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le projet de loi n° 7329 a été déposé le 29 juin 2018 à la Chambre des Députés.

Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, trois projets de règlement grand-ducal, un commentaire des articles, les fiches financière et d'évaluation d'impact ainsi que les textes coordonnés de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure

assistance médicale à bord des navires et du règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi précitée du 29 avril 2000.

Les corporations ont publié leurs avis comme suit :

- la Chambre de Commerce le 9 octobre 2018 ;
- la Chambre des Salariés le 27 novembre 2018.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 24 mars 2020.

Le 8 octobre 2020, Monsieur le Ministre de l'Economie a présenté le projet de loi à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, désignée ci-après par la « commission ». Lors de cette même réunion, la commission a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur et a entamé l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat.

La commission a poursuivi l'examen conjoint du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat lors de ses réunions du 22 octobre 2020, des 12 et 19 novembre 2020 ainsi que des 14 et 21 janvier 2021.

Le 28 avril 2022, la commission a adressé une lettre d'amendements pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a publié son avis complémentaire le 19 septembre 2022.

Le 10 octobre 2023, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire.

Le 24 novembre 2023, le projet de loi a été renvoyé à la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme nouvellement constituée, désignée ci-après par la « commission », qui, lors de sa réunion du 18 janvier 2024, a désigné Madame Simone Beissel comme nouveau rapporteur. Au cours de cette même réunion, la commission a également examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le 12 février 2024, la commission a soumis une deuxième lettre d'amendements au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a publié son deuxième avis complémentaire le 18 avril 2024.

Le 25 juin 2024, le Conseil d'Etat a rendu son deuxième avis complémentaire.

Le 27 juin 2024, la commission a examiné ces deuxièmes avis complémentaires et a décidé de procéder à la rédaction de son projet de rapport.

Le 5 décembre 2024, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Par l'introduction de nombreuses modifications du droit du travail maritime, le projet de loi n° 7329 vise à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et à limiter les risques d'accidents maritimes et de pollution qui sont souvent causés par des erreurs humaines dues à un manque de formation ou tout simplement à l'épuisement des équipages.

Contexte

En 2006, la Convention du travail maritime, désignée ci-après également « MLC 2006 », a été adoptée dans le cadre de l'Organisation internationale du travail (OIT). Il s'agissait de contrecarrer la détérioration des conditions de travail ainsi que la progression de la concurrence déloyale au sein du secteur maritime. La MLC 2006 reprend 68 recommandations et conventions faites par l'OIT à ce sujet. Au Luxembourg, la MLC 2006 a été approuvée en 2011. Après que suffisamment d'Etats l'ont ratifiée, elle est entrée en vigueur en 2013.

Un changement majeur était l'introduction de la nécessité pour les Etats du pavillon d'assurer la certification sociale du navire, ce qui peut être vu comme le fondement pour une concurrence loyale entre les armateurs et permettant au marin de profiter des conditions de vie et de travail convenables.

Afin de faciliter la transposition de la MLC 2006, l'Union européenne a mis en place les deux directives 2009/13/CE et 2013/54/UE. De plus, afin de rapprocher le droit maritime du travail du droit commun du travail, l'Union européenne a adopté la directive (UE) 2015/1794 qui concerne les gens de mer.

En 2014, dans le cadre du dialogue social, une convention collective, concernant les conditions de travail des gens de mer, a été signée entre *Fedil Shipping*, d'une part, et LCGB – OGBL, d'autre part.

Objectif du projet de loi

Similaire à la MLC 2006, le projet de loi entend :

- rapprocher le droit du travail maritime et le droit commun du travail ;
- améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ;
- diminuer les risques d'accidents maritimes et de pollutions, causés par des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation.

Les mesures trouvent leurs sources dans les textes suivants :

- la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;
- le Code de la consommation;
- la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine;
- la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales;
- la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Le projet de loi prévoit concrètement :

1. d'apporter de nombreuses modifications en matière de droit du travail maritime;
2. de restructurer la loi précitée du 9 novembre 1990;
3. la mise en place des adaptations relatives au Commissariat aux affaires maritimes.

Selon la loi précitée du 9 novembre 1990, les dispositions de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail, et par extension jurisprudentielle, les dispositions du Code du travail, ne s'appliquent pas aux salariés couverts par un contrat de travail maritime. Ainsi, afin de remplir ces lacunes juridiques, le projet de loi vise à introduire des nouvelles dispositions, similaires au droit commun du travail, mais adaptées aux conditions spécifiques du secteur maritime.

De plus, la MLC 2006 contient des dispositions

- non obligatoires, mais préconisées;
- obligatoires, tout en laissant la liberté aux Etats signataires de décider des mesures nationales applicables, ce qui est prévu par le biais de ce projet de loi.

Afin de rapprocher le droit commun du travail et le droit du travail maritime, le projet de loi prévoit de revoir intégralement le titre III de la loi précitée du 9 novembre 1990, qui sera transformé en livre 3 reprenant et complétant toutes les dispositions du droit du travail des gens de mer et éliminant toutes les contradictions potentielles entre la MLC 2006 et le droit luxembourgeois.

Le livre 3 sera composé de 5 titres :

- le titre préliminaire reprend les définitions;
- le titre 1er vise à mettre en place les relations individuelles et collectives du travail et à déterminer les conditions minimales à remplir afin d'être capable de travailler à bord des navires battant pavillon luxembourgeois;

  Ce titre définit également le cadre pour les contrats d'engagement maritime, notamment toutes les dispositions liées aux périodes d'essai, la résiliation du contrat, les dispositions protectrices minimales des gens de mer;
- le titre 2 concerne les conditions de travail des gens de mer;
- le titre 3 règle la protection de la santé des gens de mer;
- le titre 4 présente le fondement pour l'introduction du système d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Ensuite, compte tenu des nombreuses adaptations et afin d'améliorer la lisibilité, les articles sont renumérotés.

En outre, le projet de loi apporte des modifications à l'administration du Commissariat aux affaires maritimes en introduisant la création de postes de fonctionnaires autres que le Commissaire aux affaires maritimes. De plus, certains employés de l'Etat qui introduisent une demande de fonctionnarisation pourraient remplacer l'obligation de la connaissance de la langue allemande ou française par la langue anglaise, comme la première, contrairement à la dernière, n'est pas indispensable à l'accomplissement de leurs tâches.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis, la Chambre de Commerce s'est interrogée sur le statut des navires dits « désarmés », c'est-à-dire n'étant temporairement plus exploités et regrette que le projet de loi ne prévoie pas la mise en place d'un régime qui prévoit pendant les périodes de non-exploitation une baisse ou une exemption des coûts engendrés par les certificats d'immatriculation, les taxes ou les licences de station radioélectrique. Cela permettrait de réduire la charge des propriétaires, sans revenus pendant ce temps. La Chambre de Commerce estime qu'un tel régime permettrait d'améliorer l'attractivité du secteur maritime luxembourgeois.

La Chambre de Commerce demande de préciser la possibilité d'inscription d'une hypothèque maritime en cas de possession d'un certificat provisoire d'immatriculation.

En outre, la Chambre de Commerce a émis quelques remarques quant à l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale.

Actuellement, selon le Code des assurances sociales, il existe l'obligation pour les gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'être affiliés au régime luxembourgeois lorsqu'ils sont :

- des nationaux ou des résidents luxembourgeois ; ou
- des ressortissants d'un Etat avec lequel le Luxembourg a conclu une convention bi- ou multilatérale de sécurité sociale qui donnerait compétence à la législation luxembourgeoise.

Afin de simplifier la gestion de l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale, ce projet de loi permet aux armateurs de décider à cotiser auprès d'une assurance privée, au lieu d'être affiliés auprès des organismes de sécurité sociale luxembourgeois. Cependant, cette option n'est ouverte qu'aux personnes issues d'Etats ayant conclu une convention bilatérale avec le Luxembourg qui donne compétence à la législation luxembourgeoise.

Cette possibilité permettra de diminuer la charge administrative et les coûts engendrés par les affiliations et désaffiliations courantes des gens de mer causées par les fréquents transferts d'un pavillon à l'autre ou des changements réguliers de leur employeur. De plus, une continuité dans l'affiliation à un régime de sécurité sociale permet de renforcer leur sécurité juridique.

La Chambre de Commerce salue cette simplification administrative. Toutefois, elle regrette que cette option ne concerne que les gens de mer ressortissants et résidents d'Etats tiers, comme les personnes issues de l'Union européenne sont soumises au principe de l'égalité de traitement. Elle estime que si les gens de mer ressortissants européens ou résidants européens embarqués sous pavillon luxembourgeois avaient également cette possibilité, l'emploi des gens de mer issus de l'Union européenne sur les navires battant pavillon luxembourgeois pourrait être rendu plus attractif.

Dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce approuve les amendements parlementaires, tout en rappelant sa proposition initiale d'une mise en place d'un régime spécifique pour les navires « désarmés ».

3.2) Avis de la Chambre des Salariés

Dans son avis, la Chambre des Salariés apprécie que ce projet de loi est le fruit de longues sessions de dialogue sociale.

La Chambre des Salariés salue les changements prévus par ce projet de loi au niveau de la sécurité sociale et conteste l'affirmation de la Chambre de Commerce selon laquelle la possibilité pour tous les gens de mer de cotiser auprès d'une assurance privée, au lieu d'être affiliés auprès des organismes de sécurité sociale luxembourgeois, permettrait de rendre l'emploi des gens de mer issus de l'Union européenne sur les navires battant pavillon luxembourgeois plus attractif.

La Chambre des Salariés estime que le seul but de cette proposition de la Chambre de Commerce est de réduire les coûts pour les armateurs et qu'il s'agit d'une harmonisation vers le bas pour les chefs de gens de mer luxembourgeois, de résidents luxembourgeois ou de marins européens.

La Chambre des Salariés préconise plutôt une standardisation vers le haut, en instaurant l'affiliation d'office de tous les gens de mer travaillant pour un même armateur, qui dispose, par exemple, de navires battant pavillon luxembourgeois, au régime luxembourgeois de sécurité sociale afin d'assurer des prestations sociales adéquates, ce qui serait en ligne avec la MLC 2006, qui prévoit que, idéalement, les gens de mer puissent profiter d'une protection sociale qui n'est pas moins favorable que celles dont profitent les travailleurs employés à terre.

En ce qui concerne le salaire des gens de mer, un accord a été trouvé entre partenaires sociaux selon lequel le salaire devra être déterminé en fonction des conditions sociales et économiques du pays de résidence du marin. Plus précisément, les marins de nationalité luxembourgeoise percevront le salaire social minimum et les marins européens qui résident dans un autre Etat membre de l'Union européenne percevront le salaire social minimum de leur pays de résidence. Les marins issus de pays tiers ont la possibilité de négocier librement leur salaire tout en respectant les standards minimums internationaux déterminés par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

La Chambre des Salariés insiste que ledit accord concernant les salaires, qui a été trouvé grâce au dialogue social, soit explicitement inclut dans ce projet de loi.

3.3) Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis, le Conseil d'Etat a émis de nombreuses oppositions formelles à l'encontre du dispositif projeté.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat s'interroge pourquoi les auteurs ont recopié un certain nombre d'articles de la MLC 2006, alors que d'autres dispositions ne sont même pas abordées et rappelle que cette approche exigera d'adapter le texte national à chaque fois que des dispositions afférentes de la convention sont modifiées.

En outre, le Conseil d'Etat remarque que les navires battant pavillon luxembourgeois ne sont pas considérés comme partie du territoire national et propose d'ajouter la compétence territoriale en cas d'infraction.

Comme les auteurs font souvent référence à des conventions collectives, la Haute Corporation recommande l'introduction d'une précision qui stipule que les salariés exerçant leur activité

sur des navires battant pavillon luxembourgeois sont soumis à des conventions collectives déclarées d'obligation générale.

Le Conseil d'Etat critique également que le texte du projet de loi fait supposer que tous les gens de mer peuvent profiter du congé parental, alors qu'une condition à remplir pour pouvoir en bénéficier est d'être affilié auprès du Centre commun de la sécurité sociale du Luxembourg, ce qui n'est le cas que pour un petit nombre de marins.

La Haute Corporation a émis une opposition formelle quant à la possibilité prévue pour les employés de l'Etat du Commissariat aux affaires maritimes de devenir fonctionnaire, en choisissant de remplacer la langue allemande par la langue anglaise. Le Conseil d'Etat estime que cela pourrait résulter en une inégalité de traitement.

Le Conseil d'Etat insiste également, sous peine d'opposition formelle, que les conditions au niveau de sûreté et de sécurité, qui doivent être définies par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale, doivent être précisées d'une manière plus claire.

Le projet de loi prévoit pour le ministre compétent la possibilité de limiter le nombre des organismes qu'il habilite. Cependant, cette mesure n'est pas envisagée au niveau européen et va à l'encontre de la liberté du commerce. Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à cette disposition, comme les conditions d'habilitations devraient figurer dans le texte, étant donné qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi.

La Haute Corporation a émis une multitude d'oppositions formelles quant aux articles renvoyant à un règlement grand-ducal, alors qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi. Cela était notamment le cas lorsqu'il s'agissait de

- fixer la qualité d'exécution du travail des marins;
- exclure des personnes travaillant à bord des navires;
- détailler les conditions dans lesquelles un certificat de travail maritime pourrait être émis à titre provisoire;
- définir les conditions de la délivrance d'une pièce d'identité de gens de mer;
- préciser l'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC ;
- déterminer les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, qui sont réglées par l'Organisation maritime internationale.

Le Conseil d'Etat a également émis une opposition formelle à l'utilisation des termes « autorité maritime » par manque de définition, comme cela risque de susciter une insécurité juridique. Il en est de même pour « arbitre médical indépendant » qui n'est ni défini dans le projet de loi, ni dans la MLC 2006, ni dans le droit national.

La Haute Corporation s'est opposée formellement à l'article du texte qui détermine le cadre des scénarios permettant le dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail. Les auteurs ont repris les éléments y relatifs de la MLC 2006 tout en ajoutant d'autres dérogations potentielles. Par conséquent, le projet de loi serait moins favorable aux marins que la MLC 2006.

Le Conseil d'Etat a exprimé son opposition formelle quant à l'article déterminant les infractions, comme celui-ci est jugé pas assez précis en termes de définition des infraction concernées.

Selon la Haute Corporation, l'obligation prévue par les auteurs pour tout navire soumis à la certification MLC, de posséder un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité

au travail maritime conformes aux règles établies, entrave la liberté du commerce et donc elle s'y oppose formellement.

La Haute Corporation s'oppose formellement aux dispositions conférant au ministre le pouvoir discrétionnaire d'enlever l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois, qui n'exerce pas d'activités maritimes en continu pendant une période de cinq ans, pour atteinte à la liberté de commerce garantie par la Constitution et pour incompatibilité avec cette-dernière, comme il s'agit d'une matière réservée à la loi.

En outre, le Conseil d'Etat a émis une opposition formelle quant à l'article selon lequel l'agrément du dirigeant maritime est accordé pour un maximum de cinq ans et qui peut être renouvelé.

Étant donné que la question de la durée de l'agrément fait partie de la matière réservée à la loi, la Haute Corporation remarque que ce cadre n'est pas suffisamment cerné. C'est l'application du mot « maximum » qui laisse supposer que l'agrément pourrait être octroyé pour une durée plus courte et elle ne comprend pas pourquoi celui-ci n'est accordé que pour une période de cinq ans.

Compte tenu des amendements parlementaires proposés, le Conseil d'Etat a pu lever, dans une première étape, presque toutes les oppositions formelles.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la commission a repris ses propositions de texte, de sorte qu'il se voit en mesure de lever ses oppositions formelles résiduelles.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et des décisions prises par la commission, il est renvoyé au commentaire ci-après.

*

4) COMMENTAIRE DES ARTICLES

Les nombreuses adaptations d'ordre purement légistique effectuées dans la suite des avis du Conseil d'Etat ne seront pas commentées.

Intitulé

L'intitulé a été modifié à deux reprises.

Chapitre 1er – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Article 1er

Afin de tenir compte de la nouvelle structure de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, l'article 1er adapte la terminologie des subdivisions de cette loi.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 renumérote l'article 1er de la même loi.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie l'ancien chapitre 2 de la même loi.

Art. 0.2.0-1

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge, en ce qui concerne *l'article 0.2.0-1*, sur la nécessité de la disposition relative à la représentation du commissaire et à la délégation d'attributions du commissaire. Le Conseil d'Etat renvoie aux règles générales régissant le statut des fonctionnaires et ajoute qu'en cas de maintien de l'alinéa en question, sa terminologie serait à adapter à celle applicable depuis la réforme de la fonction publique. Compte tenu de ces observations, la commission a supprimé ledit alinéa.

La commission n'a cependant pas suivi la suggestion du Conseil d'Etat de déplacer le dernier alinéa de l'article 0.2.0-1. Cet alinéa attribue au commissaire le pouvoir de refuser d'immatriculer des navires ou de les radier s'ils ne remplissent pas les conditions légales et réglementaires. Selon le Conseil d'Etat, celui-ci se trouverait mieux placé dans l'énumération des différentes missions du commissaire.

La commission a maintenu ce dernier alinéa. Elle n'a pas jugé approprié d'intégrer le pouvoir évoqué en tant qu'un tiret supplémentaire dans l'énumération des missions du commissaire. Elle donne à considérer que, du fait de la suppression de l'alinéa ayant précédé, cette disposition suivra immédiatement ladite énumération.

Ancien art. 0.2.0-2 (supprimé)

La suppression de *l'article 0.2.0-2* s'explique par la décision du Gouvernement d'attribuer la compétence pour recevoir toutes les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010[1] au Ministre ayant la protection des consommateurs dans ses attributions *(voir infra article 106)*. Par conséquent, la commission a également supprimé l'article 7.0.0-3.

Les autres modifications apportées à l'article 3 sont d'ordre légistique.

Par la suite, l'article 3 n'a plus suscité d'observations de la part du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 modifie l'ancien chapitre 3 de la même loi.

Art. 0.3.0-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 0.3.0-2

L'article 0.3.0-2 introduit une exception au régime général des langues pour les employés de l'Etat engagés au Commissariat aux affaires maritimes en vue de leur fonctionnarisation.

Cette dérogation, qui permet aux employés respectifs de remplacer la langue allemande par l'anglais, amène le Conseil d'Etat à exprimer la première opposition formelle de son avis. Renvoyant à l'article 10*bis* de la Constitution, la Haute Corporation considère que cette inégalité de traitement n'est pas justifiée. Elle note qu'il « ne résulte ni du projet de loi, ni du commentaire des articles pourquoi cette faveur serait accordée uniquement à l'employé de l'État qui serait fonctionnarisé, mais non pas au fonctionnaire. ».

Le Conseil d'Etat s'oppose, en outre, à cette exception en ce qu'elle ne s'appuie sur aucune justification, des considérations pratiques mises à part.

La commission donne à considérer que l'article 2 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, mais également son équivalent pour les employés de l'Etat, l'article 3 de la loi modifiée du 25 mars 2015 déterminant le régime et les indemnités des employés de l'Etat, permet de déroger au régime des langues – quand la nature et le niveau de responsabilité des emplois le permet. Cette disposition dérogatoire a été insérée à l'article 2 à la suite d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne visant à ouvrir l'accès à la fonction publique à des ressortissants européens. Cette même possibilité a été accordée aux employés de l'Etat, afin d'assurer une égalité entre les agents de l'Etat.

Partant, la commission a ajouté un paragraphe 1er qui se réfère directement à cette disposition dérogatoire de l'article 2 du statut général des fonctionnaires pour ouvrir également aux fonctionnaires la possibilité d'être employés au Commissariat aux affaires maritimes en pouvant bénéficier de l'exception projetée au régime général des langues.

[1] Plus précisément, le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

La commission rappelle que c'est sur cette base légale qu'a été pris le règlement grand-ducal du 5 mars 2004 déterminant les emplois dans les administrations de l'Etat et les établissements publics pour lesquels la connaissance de l'une ou de l'autre des trois langues administratives n'est pas reconnue nécessaire en raison de la nature et du niveau de responsabilité de ces emplois. Ce règlement prévoit que, pour certains emplois de l'enseignement, la connaissance d'une des trois langues administratives n'est pas requise en raison de la nature particulière et du niveau de responsabilité du poste. Dans son avis concernant ce règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat avait noté : « S'il est vrai que l'enseignement et l'enseignement supérieur relèvent du secteur ouvert, le Conseil d'État est cependant d'avis que la base légale sur laquelle s'appuie le projet sous avis ne vise pas seulement le « secteur ouvert », mais doit s'appliquer à tous les secteurs d'activité de l'Administration. A titre d'exemple, on pourrait citer un informaticien français, recruté, à défaut de candidat luxembourgeois, comme employé de l'État par une administration fiscale. Il n'est pas évident que l'exercice d'un tel emploi présuppose *a priori* la maîtrise des trois langues administratives. Il est évident qu'au terme de la loi, un tel emploi pourrait bénéficier d'une dérogation. »

L'amendement parlementaire ne vise toutefois pas seulement à faire droit au Conseil d'Etat, mais également à remédier à une autre critique soulevée en commission.

Dans sa rédaction initiale, la nouvelle disposition favorisait les francophones au détriment des germanophones. La commission a donc reformulé cette disposition de sorte que l'employé en question pourra, en vue de sa fonctionnarisation, remplacer par l'anglais ou bien l'allemand ou bien le français.

De plus, la commission a limité l'exception projetée à deux fonctions bien précises : les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique.

Le maintien de l'exception projetée par le Gouvernement s'explique par une double contrainte pratique. D'une part, les employés du Commissariat aux affaires maritimes ont à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime et la langue principale de ce secteur est l'anglais. Même avec des armateurs allemands, la plupart des communications écrites ou orales se font en anglais. Ces employés participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'Organisation maritime internationale (OMI) ou encore l'Organisation internationale du travail (OIT) qui se tiennent généralement en anglais et en français. Dans ce contexte précis, une connaissance adaptée de l'anglais est donc impérative alors que celle de l'allemand n'est pas obligatoirement requise.

Cette exception vise, d'autre part, à répondre aux difficultés de recrutement rencontrées par le Commissariat aux affaires maritimes qui a besoin d'agents spécialisés qui doivent soit disposer d'une expérience dans le domaine maritime, soit avoir réalisé des études dans ce domaine. Concrètement, les agents ainsi visés sont d'anciens officiers de la marine marchande et des juristes spécialisés en droit maritime. Au Luxembourg, peu de personnes ont acquis pareilles expériences ou connaissances et encore moins de Luxembourgeois.

Le souhait a également été exprimé d'offrir à ces agents une perspective professionnelle. La fonctionnarisation est une telle perspective. Actuellement, le seul fonctionnaire au sein du Commissariat aux affaires maritimes est le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes lui-même.

En vue de sa fonctionnarisation, l'employé respectif devra donc démontrer qu'il a une connaissance adaptée de l'anglais, du luxembourgeois et, au choix, soit du français soit de l'allemand, sans qu'il ne doive prouver ses connaissances dans l'autre de ces deux langues, parmi lesquelles il peut choisir. Le niveau de connaissance de chacune de ces langues

correspond à celui normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

La commission souligne que cette dérogation ne concerne pas le luxembourgeois. L'exception permise sera ainsi même de nature à motiver davantage ces employés à apprendre le luxembourgeois, ce qui facilitera la communication du Commissariat avec les autres administrations publiques.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire et les explications jointes lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 5

L'article 5 révise la définition du terme « navire » et introduit celle de la notion « jauge brute ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande d'omettre la tournure « sauf disposition contraire » qui porte à confusion.

L'alinéa 5 du nouvel article 1.1.1-1 amène le Conseil d'Etat à exprimer une opposition formelle. Cet alinéa renvoie à des « exigences en matière de sécurité et sûreté » qui pourraient également être établies par voie de règlement grand-ducal. Il s'agit toutefois d'une matière réservée par la Constitution à la loi. Dans pareilles matières, le Gouvernement « ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises ».[2]

Ces exigences en matière de sécurité et de sûreté, devant être fixées par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale, sont donc à déterminer avec davantage de précision. Il est exclu de renvoyer directement à un règlement grand-ducal.

Constatant qu'à ce jour aucun règlement grand-ducal n'existe dans ce domaine et qu'il est peu probable qu'il soit nécessaire d'en adopter un, la commission a décidé de supprimer ledit renvoi à un éventuel règlement grand-ducal.

La commission a toutefois maintenu la tournure critiquée par le Conseil d'Etat au niveau de la phrase introductive. Ce choix s'explique par la multitude des sources du droit maritime qui peuvent employer les mêmes termes, que le présent article définit, mais avec des significations différentes. Elle juge donc utile qu'il soit précisé au préalable que ces notions pourront s'entendre différemment par la suite. Ainsi, un « navire » est compris de manière différente suivant le domaine du droit maritime dans lequel ce terme est employé.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression effectuée lui permet de lever son opposition formelle.

Articles 6 à 61

Ces articles ont principalement pour objet de renuméroter les articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et à adapter des références intra textuelles.

[2] Au présent commentaire, il est fait référence à l'ancien texte de la Constitution en vigueur avant le 1er juillet 2023.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 62

L'article 62 renumérote l'article 61 de la loi à modifier et opère une adaptation terminologique due à une évolution législative (voir commentaire de l'article 66).

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à commenter le point 2 de l'article et plus concrètement la précision suivante « selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal » en rappelant comment un tel renvoi est à interpréter. Il ne pourra s'agir que de dispositions d'ordre purement procédural qui peuvent ainsi être fixées. Il s'agit d'une compétence qui ne peut en principe pas revenir au ministre, mais uniquement au Grand-Duc dans la mesure où il s'agit ici d'une matière réservée à la loi, et ce conformément à l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Le Conseil d'Etat comprend le règlement (CE) n° 391/2009 auquel cette disposition se réfère en ce sens qu'il comporte des règles et qu'un règlement grand-ducal peut donc arrêter les modalités de cette habilitation.

Partageant l'interprétation du Conseil d'Etat, la commission a maintenu inchangé cet article.[3]

Articles 63 à 65

Ces trois articles ont pour objet principal de renuméroter des articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et à adapter des références intra textuelles.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 66

L'article 66 modifie l'article 65 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à l'alinéa 3 que cet article propose d'ajouter et exprime deux oppositions formelles.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de loi ont transposé l'article 4 de 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. Il critique que les auteurs ne se sont pas tenus à la terminologie utilisée par la directive qui exige des motifs transparents et objectifs, tandis que le projet de loi se réfère à des critères transparents et objectifs. Il recommande de s'aligner à la directive, un « critère » n'étant pas un terme juridique.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a remplacé le terme « critères » par celui de « motifs ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, que le projet de loi n'est pas explicite sur ce qu'il faut entendre par « transparent » et « objectif ». Afin d'obtenir davantage d'explications à ce sujet, il demande, sous réserve de dispense du second vote constitutionnel, la communication du projet de règlement grand-ducal pour pouvoir apprécier les critères objectifs et transparents.

[3] Adaptations légistiques mises à part.

La commission signale qu'il s'agit du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 qui devra être complété pour introduire lesdits motifs transparents et objectifs et que le projet de règlement grand-ducal afférent sera communiqué au Conseil d'Etat. Selon les représentants du Commissariat aux affaires maritimes, l'article 3 dudit règlement sera complété par un deuxième alinéa qui se lira comme suit :

> « Nonobstant l'alinéa 1er, en application de l'article 2.0.0-6., alinéa 3, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, est dûment motivée la décision de ne pas habiliter un organisme agréé lorsque celui-ci ne réalise aucune classification sur des navires battant pavillon luxembourgeois. »

L'autre opposition formelle vise la phrase finale de l'alinéa 3 à ajouter, phrase qui précise que les « modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ». Le Conseil d'Etat rappelle que ce dispositif a trait à une matière réservée à la loi par la Constitution. Dans un tel contexte, les conditions d'habilitation doivent figurer dans le texte même de la loi.

Notant que la formulation critiquée résulte d'une imprécision rédactionnelle, la commission a supprimé cette référence à des « conditions ». En effet, le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 ne prévoit que les modalités d'habilitation.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever, d'une part et compte tenu des explications fournies par la commission, sa réserve et, d'autre part, au regard de l'amendement proposé, son opposition formelle.

Articles 67 à 72

Également ces articles ont pour objet principal de renuméroter des articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et à adapter des références intra textuelles.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 73

L'article 73 introduit le nouveau livre 3, subdivisé en cinq titres.

Cet article, qui se compose de 282 articles, constitue le cœur même du présent dispositif légal.

L'article révise intégralement l'ancien titre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Il s'agit de parvenir à une codification du droit du travail des gens de mer, droit qui est partiellement dérogatoire au droit commun du travail. Toute une série de nouvelles dispositions, recommandées par la Convention du travail maritime, sont ainsi introduites dans le droit luxembourgeois.

Art. 3.0.0-1

L'article 3.0.0-1 regroupe, par ordre alphabétique, une série de définitions nécessaires à une compréhension correcte du dispositif légal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « sauf stipulation contraire dans une disposition particulière » soit omis. Il estime que cette tournure de phrase n'a une

utilité que dans son contexte d'origine, à savoir l'article 2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime.

Renvoyant à l'article 5, où une telle précision a été conservée, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat et a supprimé ledit bout de phrase. Les définitions du présent article s'appliquent spécifiquement au présent livre 3, qui traite du droit du travail applicable aux gens de mer, et ne varieront pas au fil de ses titres et chapitres. En outre, la commission a corrigé la « phrase » liminaire en la dotant d'un verbe. Elle a ainsi remplacé le terme « l'expression » par les termes « on entend par ».

En s'abstenant de préciser davantage la définition relativement large donnée du « navire », la commission n'a pas suivi le Conseil d'Etat. Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie, en effet, aux nombreuses définitions de ce terme applicables dans d'autres textes et s'interroge s'il n'y aurait pas lieu de préciser cette définition afin d'éviter tout équivoque. Ainsi, dans sa teneur actuelle, cette définition inclut les navires inscrits au registre de plaisance, même s'ils ne sont pas exploités commercialement.

La commission donne à considérer que cette définition est à lire avec l'article qui suit qui délimite le champ d'application du livre 3. Cette définition a été reprise telle quelle de la Convention du travail maritime. Cependant, un lien avec la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales existe bel et bien : la loi précitée du 23 septembre 1997 renvoie au présent régime légal dès que le propriétaire d'un navire de plaisance décide de placer un équipage professionnel sur son navire. C'est dans ce cas de figure précis que les dispositions du présent livre, actuellement le titre 3 de la loi du 9 novembre 1990 précitée, sont à respecter par le propriétaire d'un navire de plaisance et à appliquer à l'équipage du navire de plaisance. Ce lien est clair et précis. Aucune ambiguïté n'est à craindre. La définition d'un navire de plaisance telle qu'elle est donnée par loi précitée du 23 septembre 1997 n'interfère pas avec celle du présent dispositif. Il s'agit de deux régimes légaux clairement définis et délimités. L'un s'applique aux navires commerciaux et certains autres navires énumérés à l'article 3.0.0-2, l'autre aux navires de plaisance, qui en droit luxembourgeois ne peuvent être utilisés qu'à des fins privées. Lorsque le navire de plaisance est doté d'un équipage professionnel, celui-ci est placé sous le régime du travail applicable aux gens de mer qui se trouve détaillé dans la loi précitée du 9 novembre 1990.

Dans la suite de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, la commission a supprimé, au niveau niveau de la définition de gens de mer, la référence faite au règlement grand-ducal prévu par l'article subséquent. Cette suppression, suggérée par le Conseil d'Etat, s'ensuit de la reprise de sa proposition de texte exprimée à l'égard de l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er.

Sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.0.0-2

L'article 3.0.0-2 délimite le champ d'application du régime du travail applicable aux gens de mer – tant à l'égard des navires visés que des gens de mer qui y sont soumis.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. Il rappelle que le droit du travail est réservé à la loi et qu'il est réservé à la seule loi formelle d'y apporter des restrictions.[4] Il n'est donc pas permis de recourir à un règlement grand-ducal pour en exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires.

[4] En vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Le Conseil d'Etat rappelle encore qu'aux « termes de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, tel qu'il a été révisé en date du 18 octobre 2016, dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe outre les objectifs, les principes et points essentiels des mesures d'exécution. ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, un certain manque de précision qui comporte un risque d'arbitraire lorsque le texte, pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer, déclare qu'il « sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou [tout] document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT ».

Par ailleurs, ladite résolution n'est pas un acte juridique contraignant applicable au Luxembourg et il ne saurait y être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Un tel renvoi ne respecte pas les exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat exprime une deuxième opposition formelle à l'encontre de cette disposition.

Le Conseil d'Etat souligne que tout cadre pour une éventuelle exclusion de personnes de la définition des gens de mer devrait figurer, avec les éléments qui le déterminent avec la précision voulue, dans la loi.

Quant au paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'Etat se réfère à une de ses observations faites à l'endroit de l'article 3.0.0-1, observation que la commission avait fait sienne.

Conformément à sa décision prise au niveau de la phrase liminaire de l'article 3.0.0-1, la commission a donc supprimé la tournure « Sauf disposition contraire expresse ».

Afin de lever les oppositions formelles du Conseil d'Etat, la commission a transposé le cadre dans lequel ledit règlement grand-ducal devra s'inscrire dans le présent article.

Une des grandes discussions lors de l'élaboration de la Convention du travail maritime était précisément la définition des « gens de mer ». L'objectif du Bureau International du Travail (BIT) était d'étendre cette qualification juridique au plus grand nombre afin de permettre également à des personnes non directement attachées au navire, mais travaillant de longues périodes sur un navire, de bénéficier du régime protecteur de la Convention. Ainsi, même un pianiste engagé à bord d'un navire de croisière sera considéré comme un marin. Toutefois, le BIT a laissé la possibilité aux Etats parties d'exclure certaines catégories de personnes de cette définition, en fin de compte très large. A cette fin, il a formulé certaines lignes directrices exigeant, par exemple, de considérer le lieu principal de l'activité de cette personne. De telles personnes peuvent, par exemple, être des techniciens ou ingénieurs qui interviennent pour une courte durée sur un navire en mer. La présente disposition reflète cette faculté accordée aux Etats parties.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. Le Conseil d'Etat juge insuffisante la suppression des références qu'il a critiquées dans son avis initial. Il donne à considérer que « la commission maintient son raisonnement en précisant qu'un règlement grand-ducal détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal. ». Le Conseil d'Etat rappelle donc que dans « une matière réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution, il revient à la loi de déterminer avec la précision suffisante les éléments essentiels du cadre permettant l'éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer. ».

Afin de lever son opposition formelle, le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er.[5]

La commission a fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat. Par conséquent, elle a également supprimé, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la référence faite au règlement grand-ducal par la définition de gens de mer (art. 3.0.0-1., point 6°).

Supprimée par la commission, le Conseil d'Etat signale également qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée par rapport à la référence faite à une résolution de la Conférence générale de l'OIT.

Art. 3.0.0-4 (nouveau)

L'article 3.0.0-4 détermine la compétence territoriale interne du juge luxembourgeois.

Par l'insertion de cet article supplémentaire, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat qui critique que l'article 3.1.2-60, qui reprend le droit commun du licenciement, ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. A ce sujet, la commission renvoie à son commentaire dudit article.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.0.0-5 (ancien art. 3.0.0-4)

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, sur base de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, au règlement grand-ducal prévu pour fixer les « modalités et les conditions de délivrance » de la pièce d'identité des gens de mer. Ce sont plus précisément les « conditions » prévues comme pouvant être fixées par voie de règlement grand-ducal qui l'interpellent.

La commission a constaté qu'il s'agit en fait, et conformément à la convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, uniquement des modalités de la délivrance qui sont à fixer, de sorte qu'elle a supprimé les termes superfétatoires « et les conditions ».

En ce qui concerne l'autre observation du Conseil d'Etat dénotant une différence entre le texte du projet de loi et le texte coordonné joint au document de dépôt, la commission a constaté qu'il s'agit d'une erreur au niveau du texte coordonné joint au projet de loi. Saisie du seul texte de la future loi, cette observation ne l'a pas concerné directement.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle formulée à l'égard du présent article.

Art. 3.0.0-6 (ancien art. 3.0.0-5)

Cet article précise que les nouvelles incriminations introduites par le présent dispositif dans la législation sociale ne préjudicient pas les dispositions pénales prévues par d'autres lois et

[5] « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord~~, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal~~. »

notamment l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Quoique le Conseil d'Etat considère cette disposition comme superfétatoire, la commission a maintenu cet article – ceci pour des raisons de lisibilité, d'exhaustivité, voire de transparence du dispositif légal à l'égard des gens de mer, d'origine étrangère notamment.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat dans la suite.

Art. 3.0.0-7 (ancien art. 3.0.0-6)

L'article 3.0.0-7 encadre de manière générale l'application des règles du Code du travail aux gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 1er – Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1er – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois

Section 1re – Age minimum

Art. 3.1.1-1

L'article 3.1.1-1 reprend la norme A1.1 de la Convention du travail maritime, 2006, qui précise qu'en principe l'âge minimal pour travailler à bord des navires de mer est de 18 ans.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-2

Lié au précédent article, l'article 3.1.1-2 permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord sans avoir atteint l'âge requis. L'article sanctionne également pénalement l'armateur qui emploie un marin mineur.

Compte tenu de l'opposition formelle du Conseil d'Etat exprimée à l'encontre du premier alinéa, la commission a transformé en obligation la faculté prévue pour le commissaire d'ordonner la cessation de l'occupation d'un mineur. Ainsi, les termes « peut ordonner » ont été remplacés par le terme « ordonne ».

En supprimant au deuxième alinéa le début de phrase « Sans préjudice de l'alinéa qui précède, », la commission a également suivi l'avis du Conseil d'Etat concernant ce libellé. La sanction prévue par cet alinéa est, en effet, indépendante de la cessation immédiate du travail du marin concerné visée au premier alinéa.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement proposé lui permet de lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.1.1-2.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3

Cet article exige des gens de mer la présentation d'un certificat médical qui atteste leur aptitude à exercer leurs fonctions et que leur embarquement est sans danger tant pour leur propre santé que celle de l'équipage.

Dans l'intérêt de la lisibilité de ce libellé, le Conseil d'Etat estime qu'il serait utile de préciser que cette attestation est valide « à partir de son établissement ». Renvoyant à l'article 3.1.1-8 qui traite de la durée de validité de ce certificat, la commission a considéré plus judicieux d'apporter cette précision au niveau dudit article.

Art. 3.1.1-4

L'article 3.1.1-4 renvoie aux directives à suivre relatives à la conduite de pareils examens médicaux d'aptitude des gens de mer.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-5

L'article 3.1.1-5 précise qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la « Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée le 7 juillet 1978 », désignée par l'acronyme « STCW », ou conforme, quant au fond, à ces prescriptions est également accepté aux fins du présent chapitre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge cette référence à la Convention précitée comme superflue, car s'agissant d'une norme hiérarchiquement supérieure à la future loi.

La commission a maintenu cette première phrase de l'article. Elle partage ainsi l'avis du Commissariat aux affaires maritimes qui considère cette précision comme étant dans l'intérêt de la lisibilité et compréhensibilité de ce dispositif. Les marins visés proviennent habituellement de pays tiers au Luxembourg, voire à l'Union européenne. Bien souvent, ce sont ces normes internationales qui sont les textes de référence pour ces derniers.

Art. 3.1.1-6

L'article 3.1.1-6 précise, d'une part, que les frais du certificat médical sont à charge de l'armateur et détermine, d'autre part, quel praticien est autorisé pour délivrer ce certificat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate « que les auteurs du projet de loi sont *a priori* plus larges dans l'article sous examen en acceptant des médecins, sans spécialisation, avec la seule exigence d'être licenciés ou certifiés (points 1 à 3). La loi nationale est dès lors moins sévère et plus large que la norme internationale hiérarchiquement supérieure. Cependant, il faut souligner que la STCW n'émet à l'endroit de la qualification du médecin qu'une recommandation et non pas une obligation. ».

A l'encontre du point 4 du présent article, le Conseil d'Etat émet toutefois une opposition formelle fondée sur l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ce point prévoit la possibilité

de faire accepter un médecin par le commissaire, possibilité dont les modalités et conditions pourraient être précisées par un règlement grand-ducal.

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a supprimé le point 4.

La commission donne à considérer que tous les Etats visés sont censés respecter les standards internationaux et qu'à ce niveau le Grand-Duché ne peut se fier que sur le principe de la reconnaissance et de la confiance mutuelle. Ce n'est pas au Luxembourg de s'ingérer dans la législation et le fonctionnement interne d'autres Etats.

Dans la pratique, le Luxembourg considère ainsi comme autorisés les médecins d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange, les médecins licenciés d'un Etat ayant ratifié la Convention du travail maritime ou encore les médecins qui ont été licenciés par un Etat figurant sur la liste blanche de la STCW et sont habilités par ces Etats à délivrer des certificats médicaux qui répondent aux exigences prévues à la STCW. Les certificats établis par ces médecins sont donc réputés avoir été établis par des médecins qualifiés et suivant les prescriptions posées au paragraphe 7 de la Section A-I/9 du code STCW.

Toutefois, il est possible que certains Etats aient leurs propres spécificités qui vont au-delà de ces standards. C'est à ces spécificités que font référence les termes « suivant la réglementation qui y est applicable ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression du point 4° lui permet de lever son opposition formelle afférente.

Art. 3.1.1-7

L'article 3.1.1-7 précise quelles indications le certificat médical doit comporter.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa de cet article qui permet de préciser la forme et le contenu du certificat médical par voie de règlement grand-ducal. Il juge inconcevable qu'un règlement grand-ducal puisse déroger à une norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergent.

Constatant que les auteurs du projet de loi n'entendaient nullement fixer un autre contenu, mais qu'il s'agissait seulement de pouvoir préciser la forme de ce certificat, la commission a supprimé les termes « et le contenu ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique que la suppression des termes « et le contenu » limite le champ d'application du règlement grand-ducal à la seule forme du certificat médical, ce qui lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.1-8

L'article 3.1.1-8 détermine la durée de validité des certificats médicaux.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que les auteurs ne se sont pas limités à recopier le point afférent de la Convention du travail maritime et exprime deux oppositions formelles face à l'ajout « ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié ». Cette double condition supplémentaire, en contradiction avec la Convention, étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat demande la suppression de cette possibilité. En outre, les termes « autorité maritime » ne sont

point définis dans le dispositif et sont donc également source d'insécurité juridique. Il propose toutefois de préciser les points 1° et 2° par l'ajout des termes « à compter de son établissement ».

La commission a jugé l'ajout initial comme non nécessaire et la clarification desdits points, telle que proposée par le Conseil d'Etat, comme utile. La commission a en plus apporté une légère adaptation d'ordre rédactionnel (« à compter de la date de son établissement »).

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression proposée lui permet de lever ses trois oppositions formelles.

Art. 3.1.1-9

Cet article prévoit une sorte de recours pour les gens de mer qui n'ont pas pu obtenir leur certificat médical ou qui se sont vu imposer des limitations.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, à l'alternative prévue de pouvoir, le cas échéant, également se faire examiner « par un arbitre médical indépendant ». Puisque cette possibilité n'est nullement définie dans le projet de loi, ni dans la Convention du travail maritime, ni ailleurs en droit national, les personnes qui pourraient être considérées comme arbitres médicaux indépendants ne sont pas connues.

La commission a constaté que la formulation critiquée a été reprise de la Convention du travail maritime qui, elle-même, se doit de tenir compte de la diversité des systèmes afférents des Etats parties.

La commission a donc précisé les deux options prévues par la Convention et adapté au contexte légistique luxembourgeois le libellé de cet article. La commission a veillé à préserver l'intention de la Convention qui prévoit en fait un recours gracieux devant une autorité agréée. Il ne peut s'agir d'un médecin quelconque.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.1-10

Cet article prévoit une clause d'exception concernant l'exigence de disposer d'un certificat médical valide.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à constater que cet article constitue une copie du point 8 de la norme A1.2 de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-11

L'article 3.1.1-11 traite du cas de figure de l'expiration de la période de validité d'un certificat médical au cours d'un voyage.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à constater une différence de libellé par rapport au point afférent de la Convention du travail maritime que cet article reprend.

La commission a maintenu inchangé le libellé de cet article. Dans la mesure où les termes « praticien dûment autorisé » sont déjà utilisés à l'article 3.1.1-6, un problème de lisibilité de cet article ne se pose pas.

Art. 3.1.1-12

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que cet article a été recopié de la Convention du travail maritime (Norme A1.-2, point 10) et que cette même exigence apparaît également dans la STCW.

Art. 3.1.1-13

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime la même opposition formelle à l'encontre du libellé du présent article que celle qu'il avait formulée au niveau de l'article 3.1.1-2.

La commission a donc apporté le même amendement au présent article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression faite lui permet de lever son opposition formelle.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14 et 3.1.1-15

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à noter que ces articles reprennent à la lettre la règle 1.3 « formation et qualifications » de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-16

Tandis que l'alinéa 1er de l'article 3.1.1-16 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, la formulation du second alinéa suscite une opposition formelle.

L'alinéa 2 renvoie de manière très large à un règlement grand-ducal pour fixer les détails de la disposition générale précédente ayant trait aux conditions de formation professionnelle. Le Conseil d'Etat se heurte au fait que le pouvoir règlementaire ait la possibilité de fixer également les qualifications requises. Il renvoie à la règle 1.3 de la Convention du travail maritime : « les formations et brevets conformes aux instructions ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle ». Il note qu'il est « difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure. ».

La commission donne à considérer que ce règlement grand-ducal existe déjà,[6] mais traite uniquement de la reconnaissance des brevets, diplômes et autres titres. La partie problématique de la première phrase du deuxième alinéa peut donc être supprimée.

La commission a donc amendé l'alinéa 2 dans ce sens.

[6] Règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes critiqués lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.1-17

A cet endroit, le Conseil d'Etat réitère ses observations et ses oppositions formelles déjà formulées lors de son examen des articles 3.1.1-2 et 3.1.1-13.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose, en plus, formellement au terme de « fraude » employé au deuxième alinéa, point 3, comme infraction autonome et signale que la référence faite à l'article 58 du Code pénal est erronée car ne concernant pas la présente matière. Il rappelle que l'article 14 de la Constitution exige la précision de l'infraction pénale.

La commission donne à considérer qu'il importe de maintenir la possibilité d'accorder une dérogation à ces critères de formation professionnelle prescrite pour pouvoir réagir à des situations d'urgence notamment. C'est la raison pour laquelle il a été opté, au premier alinéa, pour la formulation « peut ordonner la cessation immédiate (…) ». La commission a donc amendé ce premier alinéa en évoquant explicitement cette possibilité de déroger à ces critères.

En ce qui concerne l'autre opposition formelle, la commission se voit amené à préciser qu'il s'agit de pouvoir sanctionner des personnes qui, par un comportement frauduleux ou de la tromperie, obtiennent un engagement à une fonction à bord pour laquelle elles ne disposent pas de la formation requise. Cette référence se rapporte, en fait, au « Code pénal maritime ». Il y donc lieu de se référer à la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant ce code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

L'alinéa 2, point 3°, de l'article 3.1.1-17 a donc été amendé dans ce sens.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les suppressions et précisions apportées à cet article lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18 et 3.1.1-19

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20

L'article 3.1.1-20 prévoit que tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin.

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le début de phrase de l'alinéa 2.

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie, en outre, à ses considérations générales quant au règlement grand-ducal évoqué par l'alinéa 3 de cet article. La commission donne à considérer que ce règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme, le contenu et les modalités de

délivrance du livret de marin existe déjà, à savoir le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-21

Cet article retient que l'engagement des gens de mer peut être direct, par l'armateur, ou indirect, par une agence externe qui soit se limite à agir comme intermédiaire entre les équipages et l'armateur, soit agit comme employeur. Dans ce dernier cas, le contrat d'engagement n'est pas conclu entre le marin et l'armateur (propriétaire ou exploitant du navire).

Ces agences, appelées communément « *Manning agences* », permettent donc aux entreprises d'armement d'externaliser le recrutement, la formation et la rémunération pour tout ou une partie de leur équipage.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-22

Cet article règle plus en détail les relations entre armateurs et services de placement et de recrutement.

Dans son avis, le Conseil d'Etat soulève une question similaire à celle qui vient d'être posée concernant le contrôle du respect par pareils agences établies hors d'Etats signataires de la Convention du travail des normes de cette dernière. Le Conseil d'Etat considère la formulation « par des mesures appropriées » comme source d'insécurité juridique, concède toutefois que cette responsabilité de l'armateur résulte directement de la Convention.

La commission a maintenu cet article inchangé.

Art. 3.1.1-23

L'article 3.1.1-23 traite du cas de figure de la défaillance du service de placement et de recrutement qui a agi en tant qu'employeur de fait ou de droit. *In fine*, les obligations financières et autres obligations reposent sur l'armateur.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère l'alinéa 1er de cet article comme « inutile » car exprimant une évidence.

La commission a préféré s'exposer à la critique d'exprimer des évidences ou d'être redondant que de supprimer l'alinéa considéré comme « inutile » par le Conseil d'Etat.

La commission apprécie la clarté de ce rappel textuel. Elle donne à considérer que la spécificité du secteur maritime rend difficile à déterminer l'employeur. Une multiplicité d'entités (agences de placement, de recrutement, managers) peuvent intervenir dans le recrutement et la gestion du personnel de bord. C'est ainsi que le terme « employeur » n'est jamais utilisé ni dans la Convention du travail maritime de 2006, ni dans la directive 2009/13/CE. La Convention du travail maritime a cherché à canaliser la responsabilité sur une seule personne quel que soit le montage juridique adopté, de sorte que l'armateur a fait l'objet d'une définition particulière.

Dans la réalité, il n'est pas rare que des armateurs tentent de se dédouaner de leurs obligations sociales arguant du fait que seule l'agence est responsable. C'est pourquoi il est important de souligner et de retenir sans équivoque que malgré « l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006 ».

Art. 3.1.1-24 à 3.1.2-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-3

L'article 3.1.2-3 traite du contrat d'engagement maritime des gens de mer.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu au *point 1°* de cet article. Il rappelle « que le pouvoir conféré au Grand-Duc par l'article 36 de la Constitution ne lui permet pas d'étendre ou de restreindre la portée de la loi, en l'occurrence les dispositions relatives à la preuve des obligations contractuelles prévues par le Code civil. ».

Partant, la commission a rayé ce renvoi à un règlement grand-ducal. En plus, elle a fait droit à la demande du Gouvernement d'amender le *point 5°* de cet article, afin de faire droit à une observation de l'Organisation internationale du travail – la fin de phrase ajoutée « sauf à la demande expresse du marin » est à supprimer, car non prévue par la Convention du travail maritime à transposer.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression du renvoi à un règlement grand-ducal lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.2-4

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-5

L'article 3.1.2-5 énumère notamment les indications que doit comporter un contrat d'engagement maritime.

Tel que demandé par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le début de phrase du *paragraphe 1er* (« Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, »).

En revanche, la commission a préféré maintenir la précision fournie par l'alinéa 3 du paragraphe 1er qui rappelle que si le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A2.1 de la Convention constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement. Pour le Conseil d'Etat ce rappel est superfétatoire.

Le choix de la commission s'explique par la multitude des acteurs œuvrant dans ce secteur résolument international (armateurs, marins, inspecteurs, etc.). Il est ainsi utile de souligner que sur un navire battant pavillon luxembourgeois, la Convention du travail maritime constitue un socle de normes minimales auquel il est impossible de déroger quelle que soit la loi applicable au contrat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère également *l'alinéa 2 du paragraphe 2* comme superfétatoire. Cette disposition précise qu'un document écrit de modification n'est pas nécessaire en cas de modification législative, réglementaire, administrative ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une reprise de l'article L. 121-4, paragraphe 4, dernier alinéa, du Code du travail, la commission a maintenu l'alinéa en question.

Faisant droit au Conseil d'Etat qui estime qu'il serait utile de permettre au marin d'établir également le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens et non seulement son existence, la commission a amendé le *paragraphe 3*. Elle a donc inséré les termes « et le contenu ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-6

L'article 3.1.2-6 règle la période d'essai que le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15 ». Il donne à considérer que cet article ne s'applique qu'aux contrats d'engagement à durée indéterminée tandis que l'article 3.1.2-15 s'applique aux contrats à durée déterminée.

La commission a toutefois maintenu lesdits termes. Elle souligne qu'il s'agit de tenir explicitement compte des contrats à durée déterminée qui deviennent des contrats à durée indéterminée. Ce libellé est une reprise de l'article L. 122-8, alinéa 2, du Code du travail auquel renvoie l'article L. 121-5 du Code du travail.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-7 à 3.1.2-16

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-17

Cet article assure l'égalité de traitement des gens de mer liés par un contrat à durée déterminée avec les gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée pour ce qui est des dispositions légales et conventionnelles qui leur sont applicables.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte au fait que *l'alinéa 2* de l'article 3.1.2-17 ne détaille pas de quelle manière l'armateur est tenu d'informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance de poste. En plus, afin d'éviter toute confusion, il y aurait lieu de préciser que sont visés seulement les gens de mer occupés dans ses services sous contrat de travail à durée déterminée.

Partant, la commission a amendé cet alinéa par l'insertion, d'une part, des termes « à bord de ses navires » et « qu'il emploie, » et, d'autre part, par l'ajout de la phrase suivante : « Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer. ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-18

L'article 3.1.2-18 règle la période d'essai que le contrat d'engagement à durée déterminée peut prévoir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que la rédaction de cette disposition ne permet pas de convenir d'une période d'essai dans le cadre d'un contrat dont la durée est inférieure à trois mois. Demander une période d'essai pourrait cependant également être dans l'intérêt du marin. Le Conseil d'Etat souligne, en outre, que le Code du travail quant à lui permet une période d'essai pour les contrats à durée déterminée inférieure à trois mois.

La commission rappelle qu'un contrat d'engagement ne peut être résilié durant la période d'essai minimale de deux semaines. La formulation de cet article avait pour objectif de mettre en place une période d'essai dans le cadre des contrats à durée déterminée, dans le sens du droit commun du travail, c'est-à dire qu'elle soit à la fois proportionnée et utile.

Ainsi, une durée de l'essai inférieure ou égale au tiers de la durée du contrat a, aux yeux des auteurs du projet de loi, semblé proportionnée.

Prévoir une période d'essai pour des contrats de moins de deux mois semble cependant inutile, compte tenu des délais de résiliation à respecter et prévus par l'article 3.1.2-6, paragraphe 5. Seuls les contrats d'une durée supérieure à deux mois et inférieurs à trois mois peuvent ainsi encore être visés afin de faire droit à ladite observation du Conseil d'Etat. C'est dans ce sens que l'article a été amendé.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-19 à 3.1.2-22

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-23 à 3.1.2-28

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser ou à indiquer l'origine de ces dispositions.

Art. 3.1.2-29

L'article 3.1.2-29 met en œuvre la norme A2.5.1, paragraphe 4.

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare cet article comme superflu. Il est évident que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le recouvrement du coût du rapatriement. Le Conseil d'Etat se heurte, en outre, à la formulation malencontreuse de cette disposition.

Compte tenu du caractère particulier du droit maritime, la commission préfère fixer cette « évidence » que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le

recouvrement du coût du rapatriement. Elle a cependant fait sienne la proposition de reformulation exprimée par le Conseil d'Etat (« L'armateur a le droit de recouvrer […] »).

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-30 et 3.1.2-31

Ces articles, qui correspondent aux points 5 et 6 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime, n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-32

L'article 3.1.2-32 correspond au point 9 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime. Il prévoit qu'une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être tenue à bord et mise à disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu, comme cela figure dans d'autres articles, d'ajouter les termes « ou du moins en anglais ».

La commission se doit toutefois de signaler que cette proposition ne peut pas être suivie à la lettre. Un tel ajout reviendrait à assouplir cette condition minimale prévue par la Convention du travail maritime qui ne se réfère pas à la langue anglaise.

L'objectif de cette disposition est la protection du marin. Celui-ci doit être informé de ce droit dans une langue de sa connaissance, en général la langue du navire. Recourir à la conjonction « ou » donnerait une alternative moins protectrice du marin. Ajoutées de cette manière, il serait probable que dans bien des cas ces dispositions ne soient mises à disposition seulement en langue anglaise. C'est la raison pour laquelle la commission a procédé à cet ajout par le terme « et ». La charge supplémentaire ainsi imposée à l'armateur ne semble pas excessive, compte tenu du fait qu'une traduction anglaise de ces dispositions nationales se trouve aisément.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-33

L'article 3.1.2-33 correspond au point 2 de la norme A2.5.2 « garantie financière » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-34

L'article 3.1.2-34 exige la mise en place d'une garantie financière par l'armateur destinée à assister les marins abandonnés.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Il rappelle que cette matière a trait à la liberté du commerce, réservée par l'article 11 de la Constitution à la loi.

La commission précise qu'un tel règlement grand-ducal existe déjà. Il date du 3 avril 2020 et fixe la forme de la garantie financière. Ce règlement ne dit mot sur les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière.

Par conséquent, la commission a supprimé cet ajout en fin de phrase de l'alinéa 3.

Pour ce qui est de la question soulevée par le Conseil d'Etat qui, dans un contexte international, est visée par la notion de « partenaires sociaux », la commission a été informée qu'il s'agissait de la Fedil *Shipping* pour les armateurs et des syndicats OGBL et LCGB pour le salariat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la référence à un règlement grand-ducal pour les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière est supprimée et que le renvoi à un règlement grand-ducal n'est uniquement maintenu que pour fixer, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière. Le Conseil d'Etat se dit dès lors en mesure de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.2-35 à 3.1.2-46

Ces articles n'appellent pas d'observation particulière de la part du Conseil d'Etat qui se limite à les paraphraser ou à en indiquer l'origine dans la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.2-47

L'article 3.1.2-47 énumère des obligations générales du marin.

La disposition que le marin doit exécuter son travail avec « soin, probité et conscience […] dans le respect […] usages en vigueur », suscite une opposition formelle de la part du Conseil d'Etat. Dans son avis, celui-ci rappelle qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi et renvoie à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. Il critique de surcroît le manque « de précisons quant aux usages en vigueur » et l'insécurité juridique induite par cette disposition.

La commission signale que cet article est une reprise à droit constant de l'article 88 de la loi précitée du 9 novembre 1990, qui renvoyait déjà aux usages. Les usages sont synonymes de coutume et donc une source du droit non écrit. Parler d'insécurité juridique à leur sujet revient à remettre en cause la coutume comme source du droit. L'article 1134-1 du Code civil se réfère directement « aux usages ». Il en va de même de l'article 1135 du Code civil.

Concernant les principes applicables à l'exécution du contrat de travail, la loi précitée du 9 novembre 1990 renvoie déjà à la coutume. Il s'agit donc d'une coutume *secundum legem*, qui a la même valeur que la loi. Le Code du travail y renvoie également à l'article L. 224-3, point 3, lettre b, et à l'article L. 533-13, point 4.

Puisqu'il semble impossible de définir avec précision les usages respectivement en vigueur sur le lieu de travail du marin, cette disposition a forcément été rédigée de manière générale. La commission s'est ainsi limitée à préciser qu'il s'agit des règlements et usages *sur le navire où il est affecté*. Les marins, qui changent de navire, devront respecter ces usages de travail qui sont susceptibles de diverger de navire en navire. Il est toutefois impossible de savoir à l'avance ce qui sera d'usage sur tel ou tel navire. Egalement dans d'autres contextes de travail des façons de faire constantes, acceptées et pratiquées par tous et non contestées, donc des usages, ont été déclarées comme étant une coutume et obligatoire par des juges sans qu'elles aient été fixées dans un règlement ou un écrit quelconque.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique qu'il ne partage pas l'interprétation faite par la commission de la coutume et souligne « que c'est précisément la constance et l'uniformité de l'usage dans un milieu social qui en fait une coutume. ». Dans le présent cas de figure, l'usage est toutefois « défini en raison des pratiques spécifiques et variables appliquées sur le navire où le marin est affecté. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat s'interroge sur la nature des usages professionnels spécifiques à un navire donné visés par la disposition sous revue et considère que l'article, par l'emploi des termes « dans les conditions convenues et dans le respect de la présente loi […] », distingue les obligations relatives à l'exécution du travail par le marin selon qu'elles aient une origine conventionnelle ou une origine normative. Il souligne qu'en plaçant les « usages » à la suite des lois et règlements, cette disposition place ceux-ci parmi les actes normatifs.

Le Conseil d'Etat constate donc que les usages dont il est question sont susceptibles de réglementer les droits des travailleurs. Puisque ces droits constituent une matière réservée à la loi en vertu de l'article 34 de la Constitution, les points essentiels relatifs à cette matière doivent être contenus dans la loi. Par conséquent, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle.

In fine, le Conseil d'Etat souligne « qu'une obligation en lien avec l'exécution par le marin de son travail ne lui est imposable que s'il y a consenti par contrat, s'il est soumis à une convention collective de travail qui prévoit cette obligation ou si cette obligation est prévue par une norme européenne ou internationale, une loi ou un règlement grand-ducal. L'usage dont il est question à la disposition sous avis ne relève d'aucune de ces conventions ou d'aucun de ces actes normatifs. ».

Afin qu'il puisse lever son opposition formelle, le Conseil exprime une proposition de texte pour l'article 3.1.2-47, point 1°, nouveau. La commission a adopté ce libellé.

Art. 3.1.2-48 à 3.1.2-59

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-60

L'article 3.1.2-60 reprend le droit commun du licenciement (article L. 124-11, paragraphes 1er à 4, du Code du travail).

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique que cet article ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. Il rappelle que dans le droit commun du travail, c'est le lieu du travail qui est déterminant. Dans le présent contexte, il serait cependant utile de préciser la compétence territoriale des juridictions et d'indiquer quels sont les critères de rattachement à prendre en compte.

La commission donne à considérer que le droit international privé a mis en place des principes qui fixent la compétence internationale dans le cadre d'un contrat de travail. Dans le contexte européen cette compétence est fixée par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ainsi que par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui y est associée. En dehors du cadre européen, la détermination des juridictions compétentes se fait par extension à l'ordre international des règles territoriales internes.

La commission a suivi l'avis du Conseil d'Etat par l'insertion d'un article supplémentaire (art. 3.0.0-4) parmi les articles préliminaires du présent livre.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-61 et 3.1.2-62

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-63

L'article 3.1.2-63 traite de la fin du contrat d'engagement maritime en cas de cessation des affaires de l'armateur (paragraphe 1er) ou de décès du marin (paragraphe 2).

Le paragraphe 2 vise de manière générale le décès du marin sous contrat. Ce décès ne doit pas être directement lié au travail, par exemple à un accident du travail, toute autre hypothèse est couverte.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-64 à 3.1.6-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 2 – Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1er – Durée du travail

Art. 3.2.1-1

L'article 3.2.1-1 détermine le champ d'application du chapitre 1er, réglant la durée du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à renvoyer à ses considérations générales concernant le champ d'application du projet de loi.

La commission renvoie à sa discussion afférente lors de sa réunion du 8 octobre 2020.

Section 1ère – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2 à 3.2.1-10

Dans l'avis du Conseil d'Etat, les articles 3.2.1-2 à 3.2.1-10 ne suscitent pas d'observation particulière.

Tel que suggéré dans l'avis du Conseil d'Etat, la commission a omis la précision à la fin de l'alinéa 2 de l'article 3.2.1-3 relative aux jours fériés pour la reprendre au niveau de l'article 3.2.2-1, au commentaire duquel la commission renvoie.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-11

L'article 3.2.1-11 prévoit les cas dans lesquels la durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi vont plus loin que le point 14 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime en ajoutant quatre cas où un tel dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail deviendrait possible. Le Conseil d'Etat note qu'en cas de conflit à ce sujet, la Convention du travail maritime pourra être invoquée par le marin. Par conséquent, le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle la suppression des points 3 à 6.

La commission note que lesdits points sont issus de l'article 92 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Ces points étaient initialement prévus par la convention n° 109 de l'OIT, mais qui n'est jamais entrée en vigueur.

Par la suppression de ces quatre points, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les suppressions des anciens points 3° à 6° lui permettent de lever son opposition formelle.

Art. 3.2.1-12

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-13

L'article 3.2.1-13 prévoit l'affichage d'un tableau à bord précisant l'organisation du travail à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne à considérer que la référence faite, au point 2, au nombre maximal d'heures de travail est superfétatoire. Partant, la commission a supprimé les termes « maximal d'heures de travail ou le nombre ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-14 et 3.2.1-15

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-16

L'article 3.2.1-16 prévoit les sanctions qui s'appliquent en cas d'inobservation des limites maximales de durée de travail fixées ou des dispositions sur la tenue des registres des heures et de l'organisation du travail à bord.

Pour des raisons de cohérence rédactionnelle, le Conseil d'Etat recommande d'aligner la terminologie employée au point 1° à celle employée au niveau de l'article 3.2.1-5. Par conséquent, la commission a remplacé la formulation « au-delà des limites maximales de durée de travail » par les termes « sans respecter les heures de repos minimales ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande, en plus, de renoncer au renvoi à des règlements grand-ducaux d'exécution prévu par ce point. A ce sujet, la commission a fait droit aux explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qui ont souligné que ce renvoi doit être maintenu, car la convention collective du 14 février 2020, qui fixe les heures minimales de repos, a été déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 3 avril 2020.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se réfère encore à ses observations formulées à l'endroit de l'article 3.2.2-6 *in fine*. Donnant à considérer qu'une différence entre ces peines existe également dans le Code du travail, la commission n'a pas jugé utile d'aligner les sanctions entre l'article 3.2.1-16 et 3.2.2-6.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de recréation

Section 1re – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1

L'article 3.2.2-1 reprend le principe posé par l'article 3.2.1-3, selon lequel chaque marin a droit à un repos correspondant aux jours fériés.

La précision ajoutée en fin de phrase du premier alinéa, s'ensuit d'une suggestion d'ordre rédactionnel exprimée par le Conseil d'Etat dans l'intérêt de la lisibilité du texte. A ce sujet, la commission renvoie à son amendement visant l'article 3.2.1-3.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.2.-2 à 3.2.2-5

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-6

L'article 3.2.2-6 prévoit une sanction pénale.

Tandis que la commission a fait sienne la proposition d'ordre rédactionnel exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat, elle n'a pas suivi la suggestion d'amendement visant à aligner les sanctions prévues par le présent article et l'article 3.2.1-16. Cette différence entre les peines existe également dans le Code du travail.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Articles 3.2.2-7 et 3.2.2-8

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-9

L'article 3.2.2-9 prévoit des sanctions pénales qui sont identiques à celles établies par l'article L. 231-13 du Code du travail.

S'appuyant sur le principe de la spécification de l'incrimination, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article.

Parmi les trois articles qui composent la présente section, il y a donc lieu de se référer directement à l'article effectivement visé – concrètement, il s'agit de l'article 3.2.2-7. La commission a précisé le libellé en conséquence.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10

L'article 3.2.2-10 transpose la règle 2.4, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006, qui pose le principe que tous les gens de mer ont droit à des congés annuels.

Nonobstant du fait que le Conseil d'Etat considère superfétatoire ce rappel sur l'application de la loi luxembourgeoise, la commission a maintenu cette disposition.

La commission souligne que quelle que soit la loi applicable au contrat – choisie ou localisée selon les critères du droit international privé – les dispositions qui figurent dans la section 3 relative aux congés annuels sont impératives.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.2-11 à 3.2.2-19

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-20

L'article 3.2.2-20 rappelle l'objectif de ce chapitre qui n'est pas uniquement de s'assurer que le marin ait le droit de prendre des congés annuels, mais que ceux-ci soient effectivement pris – au minimum une fois par an.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. Renvoyant à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, il exige que les conditions minimales de cumul du congé soient déterminées dans le corps même de la loi.

La commission a donc amendé l'article 3.2.2-20 en reprenant la formulation afférente du Code du travail.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque que l'amendement effectué lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.2.2-21

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-22

Compte tenu de l'imprécision de cet article qui fixe le régime répressif s'appliquant aux infractions à la présente section, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement.

Partant, la commission a précisé les articles effectivement couverts par ces peines.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23

L'article 3.2.2-23 permet aux gens de mer de pouvoir bénéficier d'un congé parental équivalent à celui des travailleurs à terre.

Au *paragraphe 1er*, compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat et afin de lever tout doute quant au champ d'application de cette disposition, la commission a ajouté les termes « s'ils répondent aux exigences desdits articles. ».

A ce sujet, la commission tient à rappeler que la détermination de la loi applicable au régime de sécurité sociale ne suit pas la même logique que celle de la loi applicable au contrat de travail.

Ainsi, au niveau européen, la détermination de la loi applicable au régime de sécurité sociale est régie par le règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

En dehors de ce cadre communautaire, il y a lieu de prendre en considération l'existence de conventions bilatérales. A défaut, un régime d'assurance privée est à appliquer (cf. infra, art. 4.0.0-2 du présent projet de loi).

Autrement dit, le droit au congé parental est indépendant de la loi applicable au contrat de travail, mais dépend de l'affiliation au régime de sécurité sociale. Par voie de conséquence, deux lois différentes peuvent s'appliquer au contrat de travail et au régime de sécurité sociale.

A l'encontre du *paragraphe 3*, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle en rappelant l'article 11, paragraphe 2, de la Constitution. Pour répondre à cette opposition formelle, la commission a reformulé ce passage de manière plus générale en omettant les termes « de sexe masculin ». Cette précision rédactionnelle résultait de la présomption des auteurs que la femme marin ayant accouchée ne serait de toute manière plus à bord au moment du début de son congé parental.

En outre, afin de répondre à une préoccupation exprimée par les armateurs et ayant trait à l'organisation pratique de cette disposition, la commission a complété ce paragraphe en prévoyant que le point de départ de ce premier congé parental est à fixer de manière concertée

entre l'armateur et le marin. Elle est d'avis que cette phase de concertation ne peut dépasser deux mois à compter de la demande de congé parental.

Cette flexibilité concernant le début du congé parental est requise compte tenu de la spécificité de ce secteur. Un navire sur haute mer peut difficilement faire marche arrière pour rejoindre le prochain port afin de permettre à un de ses marins d'entamer immédiatement son congé parental. Il doit, en plus, s'agir d'un port, où le marin concerné puisse être remplacé. Sans ce minimum de flexibilité, le navire risquerait, au pire des cas, d'être immobilisé pendant des semaines, si cette personne occupe une fonction essentielle.

L'objectif de cette concertation est, notamment, de garantir que le marin concerné informe à temps son armateur de la grossesse de sa femme afin que le congé parental, auquel il a droit, puisse être organisé bien au préalable afin d'éviter les inconvénients qu'ils viennent d'évoquer. Il s'agit de concilier les intérêts divergents des deux parties. Informé à l'avance, l'armateur devrait aisément pouvoir organiser la relève du marin sollicitant son congé parental.

La commission a également prévu le cas de figure d'un désaccord entre ces deux parties sur cette date.

La détermination du délai endéans lequel ce premier congé parental doit commencer a été laissée aux soins des partenaires sociaux.

Le nouveau *paragraphe 4* vise à régler le cas de figure d'un désaccord sur le report du deuxième congé parental.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes de « marin de sexe masculin » lui permet de lever son opposition formelle.

Chapitre 3 – Les salaires

Art. 3.2.3-1

L'article 3.2.3-1 détermine le champ d'application du présent chapitre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales et demande que le champ d'application des marins visés par cette disposition soit harmonisé ou bien précisé.

Cette disposition a été maintenue inchangée par la commission.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 2 – Droit à la rémunération

Articles 3.2.3-3 à 3.2.3-7

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-8

L'article 3.2.3-8 traite de la continuation du versement des salaires durant une période de captivité du marin.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la formulation de cet article. Il donne à considérer que ce libellé peut « être compris en ce sens que le contrat d'engagement prendrait fin après le rapatriement du marin libéré. ».

Afin d'exclure cette interprétation erronée, la commission a précisé le début du deuxième alinéa.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-9

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 3 – Calcul et paiement

Articles 3.2.3-10 à 3.2.3-12

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-13

L'article 3.2.3-13 prévoit une sanction administrative afin d'inciter les armateurs à ne pas retarder indûment le paiement des salaires des gens de mer.

La nuance introduite par la commission dans la formulation de cet article s'ensuit d'une observation afférente exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat. Celui-ci critique le fait que le libellé initial « ne prévoit aucune latitude d'appréciation par rapport au comportement de l'armateur ». Le Conseil d'Etat estime que l'amende doit pouvoir être adaptée par rapport au manquement constaté. C'est ainsi que le terme « de » a été remplacé par les termes « allant jusqu'à ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14

L'article 3.2.3-14 prévoit des salaires minima.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article en raison de l'insécurité juridique créée par un libellé qui manque de clarté.

La commission donne à considérer que la formulation de ce libellé vise à traduire une réalité complexe. La législation actuelle pose le principe que tout marin qui navigue sous un pavillon luxembourgeois doit être payé au salaire social minimum luxembourgeois. Ce texte n'a jamais

été suivi dans la pratique. Les salaires versés s'orientent à ceux d'application dans le pays d'origine du marin, même si sur le navire les marins en question exercent les mêmes tâches. Cette problématique fut l'objet d'ample discussions entre partenaires sociaux pour parvenir à la solution désormais proposée. Le constat partagé était que le niveau d'un salaire social minimum s'oriente au niveau du coût de la vie dans l'Etat respectif. Un autre principe admis concernant la fixation des salaires était, d'une part, celui de la liberté contractuelle et, d'autre part, celui de la nécessaire fixation de certains minima en-dessous desquels un salaire est à qualifier comme inadmissible. Il est évident que pour un marin résidant au Luxembourg ou si la loi lui applicable est le droit luxembourgeois, le salaire social minimum luxembourgeois s'applique. Il s'agissait donc de fixer une norme minimale pour toutes les autres catégories de marins, d'où la référence, critiquée comme « nébuleuse », « aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. ». Deux références concernant ces salaires existent au niveau international, le standard du Bureau international du travail (BIT) et le standard de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)[7].

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a donc précisé que ce montant sera fixé par « règlement grand-ducal ou conventions collectives » qui s'orienteront aux recommandations internationales. Cette tournure s'inspire de la loi française qui renvoie à un décret pour fixer ces rémunérations internationales.

Idéalement une convention collective serait déclarée d'application générale dans le secteur qui rend obligatoire les minima posés par l'ITF qui sont plus élevés que ceux du BIT. Il s'agit également d'éviter de s'exposer au reproche d'être un pavillon de complaisance.

Ces minima n'ont pas été inscrits dans la loi, afin d'éviter de devoir emprunter la lourde procédure d'une modification législative à chaque adaptation de ces montants par l'ITF.

La commission note que ni le Conseil d'Etat, ni la Chambre des Salariés, ne remettent en question l'argumentation que le salaire doit être lié au coût de la vie dans le pays de résidence du marin.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il peut lever son opposition formelle initiale exprimée pour des raisons de sécurité juridique, l'amendement parlementaire l'amène toutefois à exprimer une nouvelle opposition formelle en vertu des articles 34, 35 et 45, paragraphe 2, de la Constitution. L'insertion effectuée n'apporte pas la précision requise dans le cadre de matières réservées à la loi. L'ajout se limite à préciser que ce seront des « règlements grand-ducaux ou conventions collectives » qui fixent le montant du salaire minimal par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Le Conseil d'Etat souligne que le législateur ne peut pas se dérober de pareilles matières en chargeant une autre autorité de définir l'étendue et les modalités de leur pouvoir réglementaire.

Un examen de la Convention du travail maritime permet cependant au Conseil d'Etat de formuler une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle. Le Conseil d'Etat fonde sa proposition sur l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle qui a précisé que les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale.

La commission a fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article sans observation par la suite.

---

[7] En anglais: *International Transport Workers' Federation (ITF)*

Articles 3.2.3-15 et 3.2.3-16

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations formulées à l'encontre de l'article précédent et s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, également à l'article 3.2.3-16.

La commission estimait que la précision supplémentaire apportée au niveau de l'article 3.2.3-14 devrait être de nature à permettre au Conseil d'Etat de lever également son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.2.3-16. Il est donc renvoyé au commentaire dudit article.

Articles sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-17

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table

Section 1re – Logement et loisirs

Articles 3.2.4-1 et 3.2.4-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-3

L'article 3.2.4-3 concerne les logements à bord mis à disposition des gens de mer.

L'avis formulé par le Conseil d'Etat à son encontre se caractérise par une double opposition formelle visant son paragraphe 2 et ceci pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Partant, la commission a reformulé ce paragraphe, de sorte que les points 20 et 21 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime ne soient plus mélangés.

La commission souligne que, dans aucun cas, le commissaire ou un règlement grand-ducal ne saura prendre des dérogations de manière générale par voie de disposition générale à une norme légale dans une matière réservée à la loi.

En effet, ces dérogations ou exemptions sont accordées au cas par cas. Ceci, après examen de la taille du navire, du nombre de personne à bord, de ce qui est raisonnable et après consultation des partenaires sociaux.

La commission estimait que l'amendement apporté au présent article devrait également être de nature à permettre au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.2.4-7, article qui sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations apportées par la commission lui permettent – compte tenu de l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle – de lever son opposition formelle concernant les articles 3.2.4-3 et 3.2.4-7.

Articles 3.2.4-4 à 3.2.4-6

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-7

L'article 3.2.4-7 sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. A ce sujet, la commission renvoie à son amendement apporté à l'article 3.2.4-3.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations effectuées au niveau dudit article lui permettent de lever son opposition formelle.

Section 2 – Alimentation et service de table

Articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-11

L'article 3.2.4-11 concerne le statut du cuisinier à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime des observations concernant les paragraphes 1er, 3 et 4. Tant le paragraphe 3 que le paragraphe 4 sont frappés d'une opposition formelle.

La commission a supprimé la référence à un âge minimal. Cette suppression fait droit à l'observation du Conseil d'Etat considérant cette précision comme superfétatoire, l'article 3.1.1-1 du projet de loi disposant que « l'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 18 ans est interdit ».

Egalement au niveau du *paragraphe 3*, la commission suit l'avis du Conseil d'Etat et désigne le commissaire comme l'autorité compétente pour reconnaitre la formation portant sur l'aptitude pratique à cuisiner, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Tout en prenant acte que cette formation supplémentaire est requise par la Convention du travail maritime à la norme A3.2, paragraphe 4, la commission donne à considérer qu'une telle formation n'existe pas au Luxembourg, de sorte que le rôle du commissaire se limite à reconnaître ces formations étrangères.

La commission note que la responsabilité de l'autorité compétente est encadrée par des prescriptions minimales concernant les cuisiniers de navires publiées par l'OIT.

Afin de lever l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la commission a supprimé le *paragraphe 4*, accordant à l'exécutif la possibilité de préciser par règlement grand-ducal les conditions d'admission comme cuisinier d'un marin ne disposant pas du certificat requis, mais ayant acquis une expérience significative en la matière.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement apporté au paragraphe 3 et la suppression de l'ancien paragraphe 4 lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Articles 3.2.4-12 à 3.2.4-15

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-16

L'article 3.2.4-16 prévoit plusieurs infractions.

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la commission a reformulé le paragraphe 1er de l'article 3.2.4-16, dans la mesure où les articles visés ne se rapportent pas tous à des règlements d'exécution.

Partageant l'avis du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 2, alinéa 2, la commission a supprimé cette disposition qui prévoyait des sanctions pénales plus sévères pour les cas où un cuisinier a été engagé à bord qui ne dispose pas des formations nécessaires, que pour les infractions à l'article 3.2.4-8 qui concerne la qualité et la quantité d'eau potable et de nourriture. En parallèle, elle a complété le paragraphe 1er d'une référence à ces articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13. Elle a également jugé pertinent d'inclure dans ces sanctions l'article 3.2.4-9, prévoyant la mise à disposition gratuite de nourriture aux marins engagés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 5 – Egalité de traitement entre les hommes et les femmes

Art. 3.2.5-1

L'article 3.2.5-1 rend applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions du titre IV du livre II du Code du travail.

Partageant l'observation du Conseil d'Etat qui estime que la référence à l'article L.243-1 du Code du travail n'est pas nécessaire, la commission a supprimé cet alinéa.

C'est à escient que la commission s'est abstenue de définir la notion de l'entreprise dans le contexte spécifique du travail maritime, piste suggérée par le Conseil d'Etat.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 6 – Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail

Art. 3.2.6-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1er – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Art. 3.3.1-1 à 3.3.1-4

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.1-5

L'article 3.3.1-5 a trait aux équipements médicaux et se réfère à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère que cet article « n'apporte aucune plus-value normative et est superflu. ».

La commission a maintenu cet article, quitte à omettre la mention de règlements grand-ducaux d'exécution. Cet article permet aux capitaines et autres gens de mer, le plus souvent étrangers, de mieux comprendre l'articulation entre les différents textes luxembourgeois applicables.

La commission donne à considérer que lesdits règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris. Le besoin de procurer pareilles précisions ne s'est jamais posé. Au niveau européen, ce domaine est réglé de manière assez explicite et en détail par des directives et règlements.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.1-6

Cet article prévoit des sanctions pénales.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a ajouté l'adjectif « qualifé » après le terme « dentiste ».

Article sans observation dans la suite.

Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs

Art. 3.3.2-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-2

L'article 3.3.2-2 reprend le paragraphe 1er de la norme A4.2.1 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime et indique les frais de maladie et d'accident à prendre en charge par l'armateur.

La commission a suivi l'avis du Conseil d'Etat, qui, à côté de quelques propositions rédactionnelles, suggère, dans l'intérêt d'une meilleure cohérence avec la norme A4.2.2. « traitement des créances contractuelles » de la Convention du travail maritime, de préciser que la couverture financière visée par le paragraphe 3, est relative aux créances contractuelles.

Art. 3.3.2-3

L'article 3.3.2-3 règle la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la clause permettant qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal puisse limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin : il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Constatant que cette faculté qui suscite l'opposition formelle du Conseil d'Etat est prévue dans la Convention du travail maritime, mais qu'elle n'a jamais été mise en œuvre dans les différentes conventions collectives qui ont été négociées, la commission a supprimé la dernière phrase du point 2° du présent article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression de la dernière phrase de cet article lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.2-4 à 3.3.2-6

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-7

L'article 3.3.2-7 prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. Les peines prévues sont identiques à celles prévues par l'article 3.3.1-6.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'omission d'une référence à l'article 3.3.2-6.

La commission note que les auteurs du projet de loi ont considéré comme exagéré de punir pénalement l'armateur qui omettrait de prendre des mesures pour sauvegarder les biens des gens de mer malades, blessés ou décédés et de les leur faire parvenir. Une réparation civile leur paraissait suffisante.

Afin de garantir la mise en œuvre de ce droit dans la pratique, la commission a pourtant jugé approprié de prévoir la possibilité de sanctionner pénalement une personne qui ne prend pas sa responsabilité par rapport aux biens d'une personne tierce en détresse. La disposition a donc été amendée dans ce sens.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

Art. 3.3.3-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-2

L'article 3.3.3-2 reprend en substance la règle 4.3 et la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'Etat remarque que la « formulation de cet article et des articles qui suivent est inhabituelle ».

Partageant cet avis, la commission a reformulé cet article afin de renforcer l'impérativité des dispositions des paragraphes 2 et 3.

Cette reformulation n'a pas suscité d'observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Or, dans le contexte de la suppression de l'ancien article 3.3.3-26, le Conseil d'Etat signale que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Face à cette incohérence, source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle.

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a remplacé la référence à l'article 3.3.3-26 par les termes « établis au présent chapitre ». Dans la lignée de ce remplacement, elle a également supprimé les termes « directives, normes et » et « , politiques et programmes nationaux ».

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que cet amendement, combiné à l'amendement effectué au niveau de la première phrase de l'article 3.3.3-4, lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.3-3

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-4

Article sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, dans le contexte de la suppression de l'ancien article 3.3.3-26, le Conseil d'Etat signale que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Face à cette incohérence, source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle.

Dans la phrase liminaire de l'article 3.3.3-4, la commission a donc remplacé la référence à l'article 3.3.3-26 par les termes « au présent chapitre » et les termes « directives nationales » par les termes « principes généraux ».

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que cet amendement, combiné à celui effectué au niveau de l'article 3.3.3-2, lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.3-5 à 3.3.3-8

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-9

L'article 3.3.3-9 transpose les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 12006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1er, du Code du travail.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé son paragraphe 2 pour souligner le caractère impératif de cette disposition.

A ce sujet, la commission renvoie également aux observations du Conseil d'Etat exprimées à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (voir infra).

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-10 à 3.3.3-13

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-14

L'article 3.3.3-14 oblige l'armateur à prendre les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord aient accès notamment à l'évaluation des risques et aux mesures de protection prévues.

Compte tenu du constat afférent du Conseil d'Etat, la commission a supprimé la référence faite, au point 1° de l'énumération, à l'article 3.3.3-19, puisque l'obligation en fait visée, de consigner de façon matérielle les mesures prises, résulte à suffisance du point 3° du présent article.

La commission a également complété ce dernier point, qui omettait d'évoquer les mesures de protection. En effet, chaque navire doit également disposer d'un plan de sécurité et de sûreté disponible à bord. Ces plans sont élaborés en coopération avec les sociétés de classification qui les contrôlent également. Il s'agit de documents de nature technique.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-15

L'article 3.3.3-15 oblige l'armateur à s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le premier paragraphe de cet article afin de souligner l'impérativité de cette disposition.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-16 à 3.3.3-20

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-21

L'article 3.3.3-21 oblige l'armateur à mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le paragraphe 2 de cet article afin d'en souligner l'impérativité.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-22

L'article 3.3.3-22 prévoit un règlement grand-ducal pour définir, compte tenu des spécificités du navire, des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou des autres dispositifs de prévention des accidents à bord et pour préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de l'article 3.3.3-22. Il rappelle que la matière abordée concerne la sécurité des travailleurs, matière réservée par l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution à la loi. Ces minima concernant les mesures de précaution et de protection sont à fixer par le législateur et non par l'exécutif.

La commission note que l'objectif du règlement grand-ducal prévu était de préciser, en cas de besoin, des mesures techniques de précaution ou de prévention, mesures qui sont susceptibles d'évoluer en fonction du progrès technique. L'intention des auteurs était de s'accorder la possibilité d'être plus exigeant que le texte international respectivement en vigueur ou de combler d'éventuelles lacunes à ce niveau. Ils entendaient également se donner la possibilité de tenir compte de nouveaux types de navires rejoignant le registre maritime national. Ces dispositions techniques varient, en effet, fortement en fonction de la nature du navire en question. Des règlements semblables existent déjà avec pour base légale le Code du travail.[8]

Il s'agit, en plus, d'avoir la possibilité de réagir rapidement pour préciser les normes afférentes, compte tenu des enseignements obtenus à la suite d'un accident par exemple. La commission

[8] *i)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail ; *ii)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail.

a ainsi été informée d'un récent accident qui s'était soldé avec la noyade de marins et suite auquel il a été constaté que sur le type de navire en question aucune obligation n'existait à tenir à disposition des tenues anti-immersion. En conséquence, le Commissariat avait unilatéralement décidé d'émettre une circulaire enjoignant de tels navires à disposer de telles tenues. Sur ce point précis, le Luxembourg est donc allé au-delà des normes internationales existant dans ce domaine. Une circulaire n'a toutefois pas le même poids juridique qu'un règlement grand-ducal.

La commission donne, en outre, à considérer que la fixation de normes nationales bien plus strictes aurait, dans bien des cas, pour conséquence le changement du pavillon par l'armateur concerné.

Comme il vient d'être indiqué, pareils minima contraignants existent déjà. Ces standards minimaux sont fixés dans des conventions internationales.

Toutefois, l'insertion dans le corps même de la loi des minima en vigueur concernant les mesures de précautions, le matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord aurait non seulement alourdi le dispositif au détriment de sa lisibilité, mais aurait pour conséquence de devoir périodiquement modifier la future loi à ce sujet.

La commission a donc sauvegardé la faculté pour l'exécutif de pouvoir préciser par voie de règlement grand-ducal les standards en question, mais a reformulé cette disposition en renvoyant directement aux articles du projet de loi effectivement visés et à leur encadrement international. Pour des raisons de transparence, d'exhaustivité et de lisibilité à l'égard de l'administré, la commission a fait référence à une annexe qu'elle a ajouté au dispositif (voir *infra* amendement 67). Cette annexe fera partie intégrante de la future loi et indique tous ces textes internationaux qui s'appliquent dans ce domaine. Cette façon de procéder à l'avantage de ne pas rendre rédhibitoire le dispositif légal proprement dit et de ne devoir modifier, le cas échéant, que ladite annexe.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que l'amendement parlementaire limite le champ d'application du règlement grand-ducal en se référant aux mesures de précautions visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 et en supprimant toute référence à une possibilité de définition.

Le Conseil d'Etat doute toutefois de la qualification de certaines sources, auxquelles le libellé renvoie désormais, en actes juridiques contraignants applicables au Luxembourg auxquels il peut être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle précitée. Il cite plus particulièrement « les directives ou normes recommandées par des « organismes du secteur maritime » ».

Par conséquent, le Conseil d'Etat dit ne pas être en mesure de pouvoir lever son opposition formelle fondée sur l'article 34 de la Constitution. Il formule cependant une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.

La commission a fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Initialement intitulée « Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées », la commission a amendé cet intitulé afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat qui se heurte à la référence faite à des « personnes intéressées ». Le Conseil d'Etat donne à considérer qu'il s'agit soit de gens de mer qui « tombent de toute façon dans le champ d'application légal, soit elles ne le sont pas et donc elles tombent sous le droit commun. » et propose donc de se référer aux seules « obligations des gens de mer ».

La commission donne à considérer qu'il ne s'agit pas seulement de gens de mer qui œuvrent sur ces navires, mais également d'autres personnes, par exemple des scientifiques, auxquelles ces obligations en matière de sécurité et de santé s'appliquent également. C'est la raison pour laquelle la Convention du travail maritime de 2006 recourt à cette formulation.

Cependant, afin de venir à la rencontre du Conseil d'Etat, cette notion, pouvant paraître trop générale, a été précisée comme suit : « toute autre personne à bord, à l'exception des passagers ».

Ce même amendement a été apporté à chaque occurrence de cette notion dans la suite du dispositif.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « autres personnes intéressées » lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.3-23

L'article 3.3.3-23 traite de la responsabilité personnelle de chaque marin en ce qui concerne sa propre santé et sécurité ainsi que celle d'autrui.

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose de remplacer, au paragraphe 2, les termes « ne peut en subir aucun préjudice » par les termes « ne peut pas être sanctionné ».

La commission a fait sienne cette proposition.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-24

L'article 3.3.3-24 traduit une norme de la Convention du travail maritime et oblige les gens de mer de « se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ». Cet article complète, en outre, les obligations particulières des gens de mer en reprenant celles prévues par l'article L. 313-1 du Code du travail, tandis que le dernier point les oblige à signaler des risques pour la santé et la sécurité.

Renvoyant à son observation concernant l'intitulé de la présente section, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au renvoi fait aux « autres personnes intéressées ».

La commission a amendé ladite formulation. Elle renvoie à ce sujet à son commentaire de l'intitulé de la présente section.

Article sans observation dans la suite.

Art. 3.3.3-25

L'article 3.3.3-25 donne la faculté à un règlement grand-ducal de préciser les obligations de la présente section.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la teneur de cette disposition en ce qu'elle viole l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Partageant l'avis du Conseil d'Etat que ce règlement grand-ducal ne saura en aucun cas « compléter » les obligations des gens de mer, la commission a supprimé les termes « compléter et ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « compléter et » lui permet de lever son opposition formelle.

Ancien art. 3.3.3-26 (supprimé)

L'article 3.3.3-26 devait constituer la base légale pour pouvoir édicter des normes nationales relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents par voie de règlement grand-ducal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette disposition puisqu'il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Face à cette opposition formelle et compte tenu des explications obtenues des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, la commission a supprimé la sous-section 1re, composée dudit article.

Ce faisant, la subdivision de la section 3 en sous-sections a pu être abandonnée. Les articles subséquents du chapitre 3 ont été renumérotés.

En effet, les programmes nationaux de protection et de prévention à mettre en place résultent d'engagements internationaux. Ces programmes ne contiennent pas de nouvelles mesures ou obligations contraignantes, mais s'apparentent davantage à des campagnes d'information ou de sensibilisation dans le domaine de la santé ou de la sécurité au travail. La Convention du travail maritime veut ainsi que ces programmes nationaux puissent également inclure des actions préventives, contre le SIDA par exemple.

Envers les instances internationales un tel programme national doit servir à démontrer et à clarifier comment les différents Etats parties assurent leurs obligations en matière de sécurité. La nécessité de prévoir une base légale pour pouvoir présenter un tel programme ne s'impose pas. Ces programmes ou directives qui n'ont pas de caractère contraignant peuvent également être pris par l'intermédiaire d'une circulaire.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la suppression de cet article lui permet de lever son opposition formelle. Il attire toutefois l'attention de la commission au fait que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». C'est cette incohérence, source d'insécurité juridique, qui amène le Conseil d'Etat à s'opposer formellement à l'amendement proposé.

Partant, la commission a amendé les articles cités par le Conseil d'Etat et renvoie à ses commentaires de ces articles.

Article sans observation dans le deuxième complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-26 (ancien art. 3.3.3-27)

L'article 3.3.3-26 prévoit une coopération entre l'Etat du pavillon et les armateurs en vue d'organiser des campagnes visant à informer des gens de mer sur les risques rencontrés lors du travail à bord.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien art. 3.3.3-28 (supprimé)

L'article 3.3.3-28 précisait que les armateurs sont informés des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou des résultats d'une évaluation systématique des risques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne à considérer que le « commissaire pourra de toute façon toujours donner ces informations aux armateurs, même en l'absence d'une telle disposition. ». Par ailleurs, si ces programmes et directives ont un caractère contraignant, ils sont à fixer dans la loi et cette information par le commissaire devient superfétatoire.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a supprimé cet article. Les articles subséquents ont été renumérotés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-27 (ancien art. 3.3.3-29)

L'article 3.3.3-27 prévoit que toute mesure d'exécution d'ordre technique pourra être adoptée par voie règlementaire après avoir fait l'objet d'une consultation des représentants des gens de mer et des armateurs.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle quant au choix des auteurs d'établir par voie de règlement grand-ducal la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé. Il précise que cette opposition ne vise pas le choix d'établir par voie de règlement grand-ducal les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du chapitre sous examen.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les termes « et, si nécessaire, révisé compte tenu de » par l'expression « en tenant compte de ».

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat, au paragraphe 1er, en supprimant le bout de phrase « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » et au paragraphe 2 en procédant au remplacement proposé.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » lui permet de lever son opposition formelle y relative.

Art. 3.3.3-28 (ancien art. 3.3.3-30)

L'article 3.3.3-28 reprend les peines instaurées par l'article L. 314-4 du Code du travail.

Egalement cet article est source d'oppositions formelles et d'une série d'observations d'ordre rédactionnel de la part du Conseil d'Etat. Les deux oppositions formelles découlent de l'article 14 de la Constitution, d'une part, en vertu duquel nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi et du fait que ces renvois ne présentent pas la précision requise pour répondre au principe de la légalité des peines et des incriminations, d'autre part.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat (suppression de la référence à un paragraphe 1er inexistant ; 25 000 euros au lieu de 250 000 euros ; suppression de la référence faite à des « arrêtés » ; suppression des renvois faits à des articles retenant que des obligations tout à fait générales ou vagues ; précision de certains renvois pour viser la disposition effectivement sanctionnable).

En ce qui concerne le niveau de précision de l'indication des obligations visées, la commission s'est à escient limitée à indiquer de manière précise, à part le numéro d'article, également le paragraphe visé. Mentionner ou citer également l'infraction ou l'obligation elle-même visée aurait introduit une éventuelle source d'insécurité juridique et aurait rendu la lecture de cet article inutilement lourde.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que les amendements parlementaires apportés aux articles 3.3.3-30 et 3.3.4-17 ne répondent que partiellement à ses oppositions formelles. Ainsi, l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Le Conseil d'Etat maintient donc son opposition formelle à l'égard dudit article.

Le Conseil d'Etat ajoute que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1er, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Il demande donc l'omission de ces références au niveau de l'article 3.3.3-28.

La commission a suivi le Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne la référence faite à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1er. En effet, cette disposition oblige d'instaurer, sous certaines conditions, un comité de sécurité. Puisque l'inexécution de cette obligation doit pouvoir être sanctionnée, la commission a maintenu ladite référence.

Dans son deuxième avis complémentaire, au regard de l'amendement parlementaire et des explications fournies, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Chapitre 4 – Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord

Art. 3.3.4-1 à 3.3.4-16

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.4-17

L'article 3.3.4-17 prévoit une sanction pénale alignée sur celle de l'article L. 338-4 du Code du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-30. Il rappelle que le « simple renvoi général aux articles ou à des sections est, en l'espèce, insuffisant pour définir concrètement l'infraction visée. ». L'article viole ainsi l'article 14 de la Constitution concernant le principe de la légalité des incriminations et des peines.

En réaction, la commission a omis ce renvoi à des sections entières du présent chapitre, mais a indiqué avec précision les dispositions effectivement visées.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.3.4-17.

TITRE 4 – Conformité et mise en application des dispositions

Son dernier chapitre mis à part, le titre 4 du livre 3, frappé de neuf oppositions formelles, a dû être révisé intégralement afin de faire droit aux exigences du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression et le remplacement des articles 3.4.0-1 à 3.4.0-5 par un dispositif bien plus précis lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Ces nouvelles dispositions s'expliquent comme suit :

Chapitre 1er - Dispositions générales

Art. 3.4.1-1

La surveillance des conditions de vie, d'emploi et de travail des gens de mer est matérialisée par un système d'inspection périodique obligatoire tel que prévu à la règle 5.1.1 paragraphe 2 et à la règle 5.1.4 paragraphe 1er de la Convention du travail maritime, 2006. A ce titre, le commissaire, autorité compétente en matière de surveillance de la bonne exécution des prescriptions en matière de droit du travail maritime selon l'article 0.2.0-1 (ancien article 2) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée assure la mise en place d'un contrôle rigoureux doté d'un effet dissuasif, dans la mesure où celui-ci est doublé par des pouvoirs étendus en vue du redressement des anomalies détectées. Le contrôle du commissaire commence avant même l'immatriculation du navire et continue tant que le navire bat pavillon luxembourgeois.

Art. 3.4.1-2

Cet article contient les définitions des termes employés régulièrement dans le cadre de ce chapitre. Ces définitions sont en accord avec celles utilisées par les autres textes internationaux ou européens, y compris la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.

« Certificat du travail maritime » : ce certificat atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire sont conformes aux dispositions internationales, européennes et nationales en ce qui concerne les « 16 points » de la Convention du travail maritime, 2006, soumis à certification (cf. annexe A 5-I).

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

« Déclaration de conformité du travail maritime » : cf. commentaires de l'article 3.4.3-2.

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

- le commissaire et implicitement ses représentants à savoir les fonctionnaires et agents de l'État luxembourgeois ;
- les organismes autorisés et par extension leurs employés affectés à des missions d'inspection auprès desdits organismes autorisés.

Il s'agit donc d'un terme générique qui a vocation à englober les organismes autorisés et leur personnel, personnes physiques, qui réalisent les missions relevant des obligations de l'État du pavillon.

« Inspection » : cette définition n'appelle pas d'autres commentaires.

« Organisme » et « organisme autorisé » *:* ces deux définitions se complètent l'une l'autre et concernent la même personne à deux stades différents : avant l'autorisation, d'une part, et après l'autorisation, d'autre part. Une définition de l'expression « *organisme reconnu* » est donnée par la Convention du travail maritime 2006 (règle 5.1.1, paragraphe 3) et par la directive 2013/54/UE (article 3, paragraphe 3). Cette définition précise en outre ce qui doit être entendu par le terme « *organisme* » utilisé par les deux instruments. Un organisme autorisé est soit une institution publique soit des personnes physiques ou morales qui sont établies au Luxembourg ou à l'étranger. En revanche, il existe une contradiction entre la Convention et la directive 2013/54/UE sur la détermination des Etats où peuvent être situés les organismes autorisés. En effet, la Convention du travail maritime, 2006, prévoit que l'organisme autorisé peut être celui d'un « *Membre* » et la directive 2013/54/UE propose que ce soit ceux « *d'un autre État membre* ». Néanmoins, les Membres visés par la Convention du travail maritime 2006, ne coïncident pas avec les Etats membres de l'Union européenne. La notion la plus restrictive a donc été reprise, à savoir l'Etat membre de l'Union européenne. En effet, ce choix est en accord avec la Convention du travail maritime, 2006, alors que les Etats membres de l'Union européenne qui n'auraient pas ratifié la Convention du travail maritime, 2006, doivent néanmoins transposer la directive 2009/13/CE qui introduit les passages pertinents de la Convention dans le droit de l'Union européenne.

Le titre 5 de la Convention du travail maritime, 2006, et la directive 2013/54/UE reconnaissent ainsi formellement le rôle joué par les organismes qui sont principalement des sociétés de classification. Cette autorisation se trouvait déjà dans la convention OIT n° 178, qui a été dénoncée *ipso jure,* par l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, 2006. Le recours à des organismes est essentiel pour le Luxembourg qui ne possède pas les capacités structurelles suffisantes pour remplir ses obligations d'État de pavillon sans recourir à l'externalisation auprès d'organismes.

Enfin, les notions d'organismes et organismes autorisés ne doivent pas être confondues avec celles d'organismes, organismes agréés et organismes habilités au sens du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin

2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. En effet, l'habilitation de ces derniers est plus strictement encadrée par une procédure d'agrément par la Commission, qui ne trouve pas son équivalent sous la directive 2013/54/UE. De surcroît, le règlement (CE) n° 391/2009 du 23 avril 2009 et la directive 2009/15/CE ont un objet qui diffère de celui de la directive 2013/54/UE, à savoir l'exécution des conventions internationales établies par l'OMI, notamment les conventions MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil)* et SOLAS (*Safety Of Life At Sea)*, en vue d'assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Ainsi, les organismes pourront consister aussi bien en des sociétés de classification qu'en d'autres entités, et même des personnes physiques, si les conditions prévues au titre 4 sont remplies. Toutefois et comme cela sera précisé à l'article 3.4.2-1, lesdits organismes agréés seront considérés comme remplissant *ipso facto* toutes les exigences pour être qualifiés et autorisés organismes autorisés dès lors qu'ils justifient détenir les compétences et connaissances nécessaires relatives aux prescriptions en matière de conditions d'emploi, de vie et de travail.

Chapitre 2 – Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale

Art. 3.4.2-1

Le paragraphe 1er rappelle que le commissaire peut, s'il en a besoin, autoriser des organismes en vue de leur confier les tâches d'inspection ou de certification ou les deux dans la mesure où ces organismes présentent certaines garanties en matière de compétence et d'indépendance.

Les paragraphes 2 et 3 expliquent que les organismes déjà habilités et agréés pour effectuer les missions d'inspection et de certification de la sécurité des navires sont présumés remplir les conditions de compétence et d'indépendance. Par conséquent, ils ont uniquement à faire la démonstration que leurs inspecteurs sont formés en matière sociale. Ils pourront seuls s'occuper des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 pour lesquels ils effectuent en tout état de cause les missions d'inspection en matière de sécurité et de sûreté. Ce sont d'ailleurs les seules entités qui présentent les capacités techniques et en personnel (réseau international d'experts) et les compétences pour effectuer ces missions sur des navires de ce gabarit. Leur niveau de qualité est certifié par leur appartenance à l'*International Association of Classification Societies* (IACS).

Le paragraphe 4 décrit quant à lui, de manière détaillée, les conditions que doivent remplir les organismes, non habilités, en vue d'être autorisés. La Convention du travail maritime, 2006, ne prévoit de certification obligatoire que pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500. Le Luxembourg a fait le choix d'une certification obligatoire pour les navires de plus petites dimensions (entre 200 et 500). Pour ces derniers, les organismes habilités ne sont pas forcément les mieux adaptés (coût trop élevé, fonctionnement trop lourd, etc.). Dès lors, il est nécessaire de pouvoir avoir recours à d'autres entités plus flexibles qui à l'inverse ne présentent pas les qualités requises pour certifier les navires de grandes dimensions.

L'emploi de l'expression « faire la démonstration » met l'accent sur le fait que l'organisme doit apporter la preuve, par tout moyen utile, de ses compétences, connaissances et expertise en vue de son habilitation.

Le premier critère mis en évidence est relatif aux ressources et aux capacités techniques dudit organisme. La réalisation des inspections ne doit en effet pas causer de retard indu, autant

que faire se peut. En pratique, cela suppose que les organismes autorisés agissent rapidement et efficacement. Ainsi, il est préférable que l'inspecteur se trouve à proximité du port d'escale du navire et qu'il dispose de l'aide et du matériel suffisant, y compris, des moyens de transport, afin de respecter les délais qui lui sont prescrits. Ces précisions sont données au principe directeur B5.1.2 paragraphe 2 a) à d) de la Convention du travail maritime, 2006.

Par ailleurs et conformément au principe directeur B 5.1.2, paragraphe 4, de la Convention, les connaissances et compétences des inspecteurs doivent être actualisées afin de s'assurer que les évolutions de techniques sont prises en compte. Ces mises à jour relèvent de la responsabilité des organismes qui doivent, dès l'introduction de leur demande, apporter la preuve, via la production d'un programme de formation, qu'ils se sont dotés des moyens appropriés au perfectionnement des connaissances de leurs inspecteurs. La démonstration de l'acquisition des compétences et connaissances est faite dans le chef du ou des inspecteurs de l'organisme. Celui-ci doit avoir à son service le personnel de soutien nécessaire à son activité et, en outre, il doit disposer d'un ou plusieurs inspecteurs ayant des connaissances approfondies sur les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, en plus des compétences techniques et linguistiques appropriées. Ils doivent avoir une formation spéciale en matière de droit du travail maritime.

Enfin, le principe d'indépendance s'applique aux relations entre l'organisme et le gouvernement du ou des pays où il est implanté, d'une part, et entre l'organisme et les armateurs, d'autre part. En effet, même si l'organisme est une personne morale de droit public, certaines garanties doivent être apportées pour éviter que les qualités en raison desquelles l'autorisation a été octroyée, ne fluctuent en fonction des changements politiques dans le pays d'origine. Par exemple, si le personnel travaillant pour l'organisme est inamovible, il sera considéré que ce dernier jouit d'une indépendance par rapport au gouvernement. En ce qui concerne l'indépendance vis-à-vis des armateurs, il sera requis des organismes de ne pas détenir de participations financières dans les sociétés d'armement et inversement. Le fait que l'organisme autorisé exerce d'autres missions pour l'armateur, comme sa classification, est considéré comme sans influence sur son degré de dépendance.

Le paragraphe 5 précise qu'un règlement grand-ducal détaille les différents documents que l'organisme doit verser en vue d'obtenir son autorisation. Ces documents permettront au commissaire de vérifier que l'organisme remplit les conditions énumérées aux paragraphes précédents et à la norme A5.1.2, paragraphe 1er, de la Convention.

Le paragraphe 6 n'appelle pas de commentaires particuliers.

Art. 3.4.2-2 et art. 3.4.2-3

Conformément à la règle 5.1.2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006, l'organisme autorisé est doublement limité dans l'étendue de ses missions :

- la possibilité de confier des missions aux organismes autorisés doit être prévue expressément par le titre 4 ou la Convention de travail maritime, 2006 ;
- l'autorisation doit lister les missions confiées.

L'autorisation comprend un accord technique qui détaillera l'étendue des missions confiées (article 3.4.2-3). Cet accord s'inspire de ceux d'ores et déjà établis pour les organismes habilités à effectuer des missions relevant normalement de la compétence de l'Etat du pavillon en matière de sécurité et sûreté du navire et de prévention de la pollution maritime, établi sur base de l'appendice II de la résolution A739 (18) de l'OMI adoptée le 4 novembre 1993.

Art. 3.4.2-4

En autorisant un organisme, l'Etat luxembourgeois lui concède le droit de demander les corrections et lacunes en cas de violation à la législation sociale.

Chapitre 3 – Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime

Art. 3.4.3-1

Il incombe au Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon et en application de la Convention du travail maritime, 2006, de mettre en place un système propre à l'inspection de ses navires, système devant inclure la procédure de certification de conformité pour les navires assujettis à une telle procédure. Cette procédure de certification s'ajoute à celles déjà existantes et relatives à la sécurité, la sûreté et la pollution des mers visées par les conventions de l'OMI.

Les navires exclus « du système de certification » sont ceux visés tant par la Convention du travail maritime, 2006, que par la directive 2013/54/UE. Les dérogations tiennent soit à l'affectation du navire (pêche, non commercialité), au type de constructions ou encore à la taille des navires. Il faut à cet égard préciser que selon la Convention du travail maritime, 2006, seuls les navires d'une jauge égale ou supérieure à 500 et effectuant des voyages internationaux ou opèrant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays sont obligatoirement soumis à certification. Toutefois, le Luxembourg a décidé de rendre obligatoire la certification de tous les navires d'une jauge de plus de 200.

La certification obligatoire de ces plus petites unités concerne, entre autres, les navires du secteur du *Mega Yachting*. Cette certification obligatoire se justifie dans la mesure où ce sont les navires qui ont montré un grand nombre de défaillances en matière sociale. Dans la mesure où ces yachts sont affectés au commerce et inscrits au registre public maritime luxembourgeois (sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990), il est important que les armateurs puissent justifier et maintenir les conditions sociales les plus élevées.

Les autres paragraphes n'appellent pas de commentaires particuliers. Tout navire commercial doit détenir une déclaration de conformité du travail maritime visée à l'article 3.4.3-2

Art. 3.4.3-2

Cet article traite de la déclaration de conformité du travail maritime en application de la règle 5.1.3, paragraphe 4, et la norme A5.1.3, paragraphe 10.

La déclaration de conformité du travail maritime est décrite par cette même norme et par le principe directeur B5.1.3. La déclaration de conformité du travail maritime suit ces prescriptions : la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime traite des seize domaines qui sont listés principalement pour faciliter les inspections par les autorités de contrôle de l'Etat du port. Les inspections diligentées par l'Etat du pavillon doivent en effet vérifier intégralement les conditions de travail et de vie à bord, ce qui inclut des éléments additionnels par rapport aux seize domaines prévus par la déclaration de conformité du travail maritime. La partie I de la déclaration de conformité du travail maritime est rendue nécessaire par une absence d'uniformisation intégrale des prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime entre Etats. Par exemple, l'Etat du pavillon peut être autorisé à prendre des mesures dérogatoires ou des exemptions. En outre, il est permis d'adopter des dispositions équivalentes sur base de l'article VI, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Ainsi, d'un pays à l'autre, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime ne seront pas identiques. Ceci peut poser

problème aux inspecteurs de l'Etat du port ou aux inspecteurs qui peuvent être des organismes qui opèrent dans plusieurs Etats différents. Ainsi, les inspecteurs utilisent la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime pour vérifier que les mesures en vigueur à bord répondent aux prescriptions particulières du droit de l'Etat du pavillon, ce sans préjudice de leurs obligations de compétence et de connaissances. L'obligation imposée à l'Etat du pavillon par la règle 5.1.3, paragraphe 4, est par conséquent dûment remplie. La partie II est rédigée par l'armateur qui suit les instructions du principe directeur B 5.1.3, paragraphe 2.

Art. 3.4.3-3

Cet article transpose la règle 5.1.1, paragraphe 4.

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

La déclaration de conformité du travail maritime énumère seize domaines fondamentaux pour le respect des prescriptions applicables en matière de travail maritime. Néanmoins, le vocabulaire employé par les règles 5.1.1. et 5.1.3. de la Convention du travail maritime, 2006, implique que les inspections vont plus loin que ces seize domaines. En ce sens, la valeur probante du certificat par rapport à la conformité du navire aux prescriptions applicables en matière maritime ne vaut que « *dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification* ».

Art. 3.4.3-4

La durée de validité du certificat est fixée à 5 ans, suivant le modèle des autres certificats maritimes.

Art. 3.4.3-5

L'obligation de conserver et de tenir à jour le certificat de travail maritime est directement issue de la règle 5.1.3., paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. L'inspection intermédiaire, prévue par le paragraphe 2 de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006, est une mesure de contrôle obligatoire grâce à laquelle il est vérifié que, tout au long de la durée de validité du certificat de travail maritime, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime continuent à être respectées. L'issue favorable d'un tel contrôle est sanctionnée par l'apposition d'un visa sur le certificat de travail maritime. Les conséquences de l'absence d'un tel visa sont prévues à l'article 3.4.3-7. Il s'agit du corollaire à la valeur probante *prima facie* du certificat de travail maritime : le navire doit effectivement être inspecté par l'État du pavillon et les conditions de travail et de vie des gens de mer doivent être jugées conformes en tout point aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime.

Conformément à la Convention du travail maritime, 2006, l'inspection intermédiaire intervient entre le deuxième et le troisième anniversaire du certificat.

Art. 3.4.3-6

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

Le renouvellement du certificat est conditionné par la réalisation d'une inspection permettant de conclure que les conditions ayant menées à la certification sont toujours vérifiées. Les paragraphes 2 et 3 posent la possibilité de déroger à la durée de cinq ans des certificats au moment du renouvellement. Cette possibilité reprend les paragraphes 3 et 4 de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006, qui s'inspirent de la manière de calculer la durée de validité des certificats issus des conventions de l'OMI comme celle des articles 13.10 et 13.11 du Code ISM. La durée dépend de la date à laquelle l'inspection en vue du renouvellement est effectuée.

Art. 3.4.3-7

Cet article transpose la norme A5.1.3., paragraphes 14 et 15. Il s'agit d'une perte de validité automatique dans les cas définis aux points 1° à 5°.

Les points 1° à 3° ne posent pas de difficultés. En effet, le caractère impératif des inspections intermédiaires ou de renouvellement entraîne que, si celles-ci ne sont pas exécutées ou si elles n'aboutissent pas à l'approbation du commissaire sinon de l'organisme autorisé, matérialisée par le visa ou le renouvellement, le certificat n'est plus valable. La gestion du navire souffre d'une déficience *a priori* grave. Par ailleurs, qu'un changement de pavillon implique un changement des normes nationales applicables.

Le point 4° matérialise le transfert de responsabilité de l'armateur en cas de changement de ce dernier. L'armateur inscrit cesse alors d'être la personne responsable.

Le point 5° est lié aux dispositions du titre sur le logement en ce qui concerne les modifications importantes affectant la structure et l'équipement du navire. La perte automatique de validité, dans ce cas, incite les armateurs à déclarer les modifications substantielles opérées et à effectuer les contrôles obligatoires.

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

Art. 3.4.3-8

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

Art. 3.4.3-9

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

Art. 3.4.3-10 et 3.4.3-11

L'article 3.4.3-10, qui reprend la norme A5.1.3, paragraphe 5, de la Convention du travail maritime, 2006, a la même finalité et une conception très proche de celle des certificats

provisoires délivrés en application des conventions de l'OMI. Le certificat provisoire a été introduit dans la mesure où pour les trois situations listées, les navires n'ont pas d'historique connu en ce qui concerne le traitement des gens de mer.

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

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

L'article 3.4.3-11 précise toutefois que le certificat de travail provisoire ne peut être délivré que moyennant le respect de certaines conditions.

Art. 3.4.3-12 et 3.4.3-13

Ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Art. 3.4.3-14

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

Chapitre 4 – Inspections et mise en œuvre

Art. 3.4.4-1

L'article 3.4.4-1 introduit le principe selon lequel tout navire rentrant dans le champ d'application du livre 3 de la présente loi fait l'objet d'une inspection quelle que soit sa taille.

Art. 3.4.4-2

Les inspections doivent avoir lieu à un rythme bien précis spécifié au chapitre 3 (norme A5.1.4, paragraphe 4, de la MLC 2006). La limite temporelle est fixée à trois ans. L'objectif des inspections obligatoires est de vérifier périodiquement le respect continu à bord des prescriptions applicables en matière du droit du travail maritime.

Art. 3.4.4-3

L'article 3.4.4-3 réserve le cas des inspections des logements, en application de la norme A3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. En effet, lors d'une inspection portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer, les inspecteurs pourront accorder moins de vigilance au respect des règles applicables aux logements qui auront fait l'objet d'une inspection détaillée lors de la première immatriculation ou d'une nouvelle immatriculation ou suite à de modifications substantielles du logement des gens de mer, à moins que son attention ne soit attirée par des manquements manifestes et apparents ou par une plainte ou réclamation. Par exemple, l'inspecteur ne vérifiera pas les dimensions de la cabine, mais s'assurera que le mobilier prescrit est complet, que l'électricité fonctionne ou que les conditions d'hygiène sont maintenues.

Art. 3.4.4-4

L'article 3.4.4-4 précise certaines circonstances pour lesquelles une inspection pourrait être ordonnée par le commissaire, si ce dernier la juge nécessaire, en plus des inspections périodiques obligatoires prévues à l'article 3.4.4-1. Il s'agit de cas où les navires présentent des irrégularités. En principe, cette inspection aura un caractère plus ponctuel et portera sur les points présumés irréguliers mais rien n'empêche le commissaire de diligenter une inspection générale. Cet article transpose à la fois la norme A5.1.4, paragraphe 5, et l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2013/54/UE et ajoute le cas où une détention aurait été prononcée par l'autorité compétente de l'État du port. Dans cette hypothèse, la détention constitue en soi la preuve d'un manquement.

Art. 3.4.4-5

Le paragraphe 1er transpose la norme A5.1.4, paragraphe 15, de la Convention du travail maritime, 2006.

Les paragraphes suivants énumèrent les pouvoirs et obligations des inspecteurs. Ces pouvoirs reprennent deux des trois prérogatives énoncées par le paragraphe 7 de la norme A5.1.4 de la Convention : le pouvoir de monter à bord et celui de procéder aux examens, contrôles et enquêtes que l'inspecteur juge nécessaires. Le troisième pouvoir listé par cette norme consiste en la prise d'une mesure de correction, qui fait l'objet d'un article séparé. Ces pouvoirs des inspecteurs sont primordiaux et sont au moins implicitement inclus dans toute habilitation des organismes autorisés.

Art. 3.4.4-6 et 3.4.4-7

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

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

L'article 3.4.4-6, paragraphe 1er, précise que le premier type de mesure qui doit être envisagée est la dispensation de conseils ou recommandations en vue de rectifier de légères anomalies qui ne mettent pas en danger la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, à condition qu'il n'y ait pas d'antécédents (Norme A5.1.4., paragraphe 9, de la MLC 2006). Les armateurs devront préférablement se conformer aux recommandations faites afin d'éviter qu'une mesure administrative plus contraignante ne soit prise lors du contrôle suivant.

Le paragraphe 2 et l'article 3.4.4-7 prévoient que l'inspecteur peut demander par injonction de procéder aux réparations et/ou corrections. Ce paragraphe transpose la norme A5.1.4 paragraphe 7, lettre c. et le paragraphe 2 de l'article 4 de la directive 2013/54/UE.

Les injonctions seront suivies d'une inspection de contrôle au plus tard à l'échéance du délai imparti afin de s'assurer de la rectification des défauts relevés conformément aux prescriptions des inspecteurs.

Tout inspecteur a également le pouvoir d'interdire au navire de quitter le port ou de continuer ses opérations dès lors qu'il existe un risque manifeste pour la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, qui nécessite de prendre des mesures d'urgence pour faire cesser ce risque. Il faut préciser que cette mesure est préconisée en cas d'infractions graves ou répétées aux prescriptions portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer ou quand il existe de graves soupçons que le navire présente des anomalies importantes. Il s'ajoute au pouvoir d'ordonner la prise de mesures correctives.

Cependant, l'interdiction de quitter le port ou de continuer ses opérations ne peut être prononcée que si cette mesure est proportionnée à l'infraction et au risque encouru. Les différents facteurs à prendre en compte pour savoir si la mesure est proportionnée sont :

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

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

L'article 3.4.4-7, paragraphe 1er, précise que les inspecteurs sont chargés de vérifier si les défauts relevés ont été corrigés de manière que le navire ne soit plus en infraction avec les prescriptions relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire. Si ces constatations sont faites, le commissaire prononce la mainlevée des mesures administratives coercitives et autorise, le cas échéant, le départ du navire.

Art. 3.4.4-8

L'article 3.4.4-8 précise que si l'immobilisation du navire a été requise, mais que le redressement des anomalies nécessite de pouvoir déplacer le navire, le commissaire peut autoriser ledit déplacement vers le port ou le chantier naval le plus proche dans les conditions arrêtées par lui.

Art. 3.4.4-9

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 3.4.4-10

L'obligation d'établir un rapport est prescrite pour toute intervention.

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

Art. 3.4.4-11

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Chapitre 5 – *Plaintes*

Art. 3.4.5-1

En cas de non-respect des règles relatives aux conditions d'emploi de travail et de vie à bord (paiement des salaires, la durée de travail ou de repos, les conditions de logement, la santé et la sécurité au travail etc.), cet article prévoit la possibilité pour un marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'introduire une plainte à bord ou, auprès du commissaire aux affaires maritimes, autorité du pavillon extérieure au navire. Les marins peuvent en principe également déposer une plainte à terre, auprès d'un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port. Cette procédure n'est pas reprise puisque le Luxembourg n'est pas doté de port maritime.

Art. 3.4.5-2

La plainte peut être formulée directement par le marin ou par toute personne physique ou morale que ce dernier aura mandatée. La plainte peut toujours être anonyme. En cas de représentation, l'identité du gens de mer n'est pas communiquée sauf si le plaignant l'autorise.

Art. 3.4.5-3

*C*et article précise les éléments qui doivent obligatoirement figurer dans la plainte.

Art. 3.4.5-4

L'armateur doit mettre en mesure le marin de disposer des informations relatives à la procédure à suivre en cas de plainte ainsi que les données de contact du Commissariat aux affaires maritimes en cas de plainte auprès de l'autorité du pavillon. Il doit également, à titre informatif, indiquer les coordonnées des autorités maritimes du pays de résidence du marin

qui est susceptible de pouvoir l'assister et le conseiller en cas de difficultés. Le document doit également informer le marin sur la possibilité qui lui est offerte de demander conseil sur la plainte auprès d'une personne qui aura été préalablement désignée à bord ou à terre par l'armateur.

Art. 3.4.5-5

Un règlement grand-ducal précise les différentes étapes des procédures de plainte, à bord ou à terre auprès du Commissariat aux affaires maritimes. Il précise ainsi les délais de réponse qui lient les personnes ou autorités saisies d'une plainte : supérieur hiérarchique, capitaine, armateur, Commissaire aux affaires maritimes. Il donne également au marin les indications sur les voies à suivre, ainsi par exemple, la possibilité d'en référer immédiatement au capitaine s'il ne souhaite pas saisir son supérieur hiérarchique.

Art. 3.4.5-6

La possibilité pour un marin d'introduire une plainte est un droit et le marin ne peut souffrir d'aucune mesure de représailles s'il décide d'exercer son droit. Un licenciement qui serait prononcé à la suite d'une plainte sera à considérer comme nul.

Chapitre 6 – *Sanctions administratives et pénales*

Art. 3.4.6-1 (ancien art. 3.4.0-6)

Au regard de la révision du titre 4, l'ancien article 3.4.0-6 a été renuméroté et introduit par un nouveau chapitre.

L'article 3.4.6-1 permet au commissaire de prononcer des amendes administratives à l'encontre des armateurs qui ne se soumettraient pas aux demandes de correction de l'inspecteur MLC ou du commissaire.

Des questions de compréhension et suggestions rédactionnelles mises à part, le Conseil d'Etat s'oppose formellement pour insécurité juridique au paragraphe 5 de l'article sous examen qui prévoit que le recouvrement forcé de l'amende administrative se ferait par « l'exploit » d'un agent de l'administration compétente, sans préciser ni l'administration ni l'agent qui établit cet exploit. Le terme « exploit », qui désigne en général un acte d'huissier de justice, porte également à confusion. Le Conseil d'Etat recommande de « confier le recouvrement forcé à l'administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA qui dispose de procédures efficaces dans ce domaine. ».

Notant que la non-mention du capitaine constitue un oubli, la commission a complété le paragraphe 1er en insérant les termes « du capitaine ». Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la teneur du paragraphe 6, qui a été supprimé, a été ajoutée au paragraphe 1er. Compte tenu de la suppression de l'ancien paragraphe 4, la commission a également précisé au paragraphe 1er que la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a confié le recouvrement forcé à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Les paragraphes 3 à 5 ont ainsi été remplacés par deux nouveaux paragraphes inspirés de l'ancien article 0.2.0-2.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées à l'ancien article 3.4.0-6 lui permettent de lever son opposition formelle.

Art. 3.4.6-2 (ancien art. 3.4.0-7)

L'article 3.4.6-2 punit pénalement toute personne qui entrave les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de cet article qui, en recourant à la formulation « qui par son action ou son inaction » risque de violer le droit au silence et ainsi le principe du droit de se taire, violant ainsi les droits de la défense.

Afin de faire droit à cette opposition formelle, la commission a reformulé cet article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.4.6-3 (ancien art. 3.4.0-8)

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 74

L'article 74 supprime le chapeau introducteur de l'ancien titre 4.

Initialement cet article apportait également des modifications à l'article 105 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Pour des raisons d'ordre légistique, la commission a regroupé ces modifications dans un article à part et renvoie au commentaire de l'article qui suit.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 75 (nouveau)

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat pour des raisons d'ordre légistique, la commission a subdivisé l'ancien article 74 en deux parties. Le nouvel article 75 se limite à regrouper les modifications à apporter à l'article 105 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

La commission a fait sienne la demande du Conseil d'Etat de se référer au ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions et non pas au Ministère de la sécurité sociale.

Les articles subséquents ont été renumérotés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 76 à 93 (anciens articles 75 à 92)

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien article 93 (supprimé)

L'article 93 visait à insérer un nouvel article 7.0.0-3 après l'article 7.0.0-2.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note qu'à l'alinéa 3 est visée la récidive générale pour toutes les infractions visées dans les deux alinéas qui précèdent, en excluant donc la possibilité de faire jouer le principe de spécialité. Au dernier alinéa, il recommande de remplacer, les termes « le comportement fautif » par « le non-respect des obligations ».

Renvoyant à sa décision concernant l'article 0.2.0-2, la commission a supprimé cet article afin qu'il soit intégré au Code de la consommation.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 94 à 96

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Pour des raisons d'ordre légistique, la commission a subdivisé l'article 95 en deux parties.

Le nouvel article 96 se limite à regrouper les modifications à apporter à l'article 129 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 97 (ancien article 96)

L'article 97 modifie l'article 130 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle à l'encontre du possible retrait d'agrément prévu par le paragraphe 2 du nouvel article 8.0.0-2. Une telle disposition constituerait une restriction à la liberté de commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Partant, la commission a circonscrit avec précision ce pouvoir discrétionnaire du ministre.

Le libellé de l'amendement s'est inspiré de l'article 28, paragraphe 6, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, loi qui prévoit également un retrait de l'agrément comme suite à une période prolongée d'inactivité. Ladite loi indique ainsi quatre cas de figure dans lesquels l'autorisation perd d'office sa validité :

1) défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;
2) cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;
3) mise en liquidation judiciaire ;
4) jugement déclaratif de faillite.

C'est le registre de commerce qui sert d'outil au Commissariat aux affaires maritimes pour surveiller l'activité de ces sociétés.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat, notant que l'amendement supprime toute possibilité d'arbitraire qui entachait l'article 96, paragraphe 2, se dit en mesure de lever son opposition formelle afférente.

Article 98 (ancien article 97)

L'article 98 modifie l'article 131 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 99 (ancien article 98)

L'article 99 modifie l'article 132 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au troisième point de cet article qui ajoute un paragraphe 4 à l'article à modifier. Le Conseil d'Etat rappelle que cette disposition traite d'une matière réservée à la loi et signale que le choix de la durée d'octroi de l'agrément du dirigeant maritime n'est pas suffisamment encadré.

La commission donne à considérer que dans les relations du Commissariat aux affaires maritimes avec les entreprises du secteur, le dirigeant maritime est en général la personne de contact privilégiée. En effet, chaque entreprise maritime doit s'adjoindre un tel dirigeant. La limitation temporelle de l'agrément sert à pouvoir vérifier à intervalles réguliers si les conditions ayant présidé à l'octroi de l'agrément sont toujours remplies, notamment la condition d'honorabilité.

La limitation de la durée de validité s'explique par le fait que certains de ces dirigeants n'ont plus exercé cette activité pendant des années, du fait, par exemple, que leur armateur a immatriculé son ou ses navires sous un autre pavillon maritime. Malgré le fait qu'elles n'ont ainsi plus un niveau de connaissances actualisé, voire plus aucune expérience dans ce métier, ces personnes peuvent toujours se clamer « dirigeants maritimes ». Elles peuvent ainsi toujours offrir leurs services aux armateurs sans devoir à nouveau prouver que les conditions initiales qui présidaient à l'octroi de leur agrément sont toujours remplies. Par le passé, le Commissariat était déjà amené à retirer un tel agrément. Ces contrôles et ce retrait étaient toutefois de l'initiative du Commissariat sur base de suspicions initiales. Limiter d'office la validité de l'agrément permet d'effectuer ces contrôles de manière simple et régulière, surtout en ce qui concerne l'honorabilité de ces intermédiaires des armateurs (sur base d'un extrait du casier judiciaire et d'une déclaration de non-implication dans une faillite), et d'exclure dès le départ des situations qui, en fin de compte, nuisent à la réputation du registre maritime luxembourgeois. Ce contrôle périodique permettra d'exclure d'office bon nombre de « gérants maritimes » sans plus aucune activité dans ce secteur.

La commission a donc maintenu ledit point tout en le reformulant. Les termes « un maximum de » ont été abandonnés et le futur paragraphe 4 ne parle plus d'un éventuel renouvellement. L'agrément sera renouvelé si les conditions ayant présidé à son octroi sont toujours remplies.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le risque d'arbitraire est désormais évité, de sorte qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Articles 100 à 105 (anciens articles 99 à 104)

Les articles 100 à 105 modifient les articles 133 à 138 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 106 (ancien article 105)

L'article 106 modifie l'article 139 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge tant le bout de phrase « selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives » superfétatoire que la précision que les décisions du ministre doivent être motivées. Il s'agit d'évidences résultant à suffisance de la procédure administrative non contentieuse.

Compte tenu du fait que le droit maritime est, sur de nombreux points, un droit d'exception, la commission a maintenu le bout de phrase précité. Ce rappel de la procédure administrative de droit commun offre une plus grande lisibilité et réduit, par anticipation, des doutes éventuels.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Article 107 (ancien article 106)

L'article 107 insère un article L. 311-10 dans le Code de la consommation.

Initialement cet article visait à insérer un paragraphe 6 au niveau de l'article L. 311.5 du Code de la consommation.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à demander que la référence au règlement (CE) n° 2006/2004 soit complétée par le titre complet de ce règlement.

La commission a amendé cet article de fond en comble pour reprendre les dispositions des articles 0.2.0-2 (sept premiers paragraphes) et 7.0.0-3 (paragraphe 8), qui ont été supprimées à leur emplacement initial, tout en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat. C'est cette reprise qui donne lieu à l'ajout d'un article L. 311-10 au livre 3, titre 1er, chapitre 1er, du Code de la consommation, article qui regroupera les dispositions évoquées.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Articles 108 à 110 (anciens articles 107 à 109)

Les articles 108 à 110 modifient les articles 41, 48 et 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Articles 111 à 114 (anciens articles 110 à 113)

Les articles 111 à 114 modifient les articles 14, 22, 26, 28 et 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à résumer l'objectif de ces articles.

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Articles 115 à 117 (anciens articles 114 à 116)

Les articles 115 à 117 modifient les articles 2, 6 et 7 de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*

Annexe I

L'ajout de cette annexe s'explique par la volonté de la commission d'améliorer la transparence, l'exhaustivité et la lisibilité de la future loi. A ce sujet, la commission renvoie à l'article 73 et à son commentaire de l'article 3.3.3-22.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

*

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7329 dans la teneur qui suit :

PROJET DE LOI

portant modification :

1° **de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;**

2° **du Code de la consommation ;**

3° **de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;**

4° **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;**

5° **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

Chapitre 1er – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1er. Le terme « titre » employé dans les expressions « titre introductif », « titre 1 », « titre 2 », « titre 3 », « titre 4 », « titre 5 », « titre 6 », « titre 7 », et « titre 8 » de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est remplacé par celui de « livre » ; le terme « chapitre » employé dans les expressions « chapitre 1er », « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 », « chapitre 5 », de la même loi est remplacé par celui de « titre » et le terme « section » employé dans les expressions « section 1 », « section 2 » et « section 3 » de la même loi est remplacé par le terme « chapitre ».

Art. 2. L'article 1er de la même loi est numéroté « Art. 0.1.0-1. ».

Art. 3. L'ancien chapitre 2, devenu le titre 2, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « commissaire », et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

1° d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires ;

2° de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;

3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;

4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent ;

5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre ;

6° d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;

7° de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Art. 4. L'ancien chapitre 3, devenu le titre 3, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2. (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique

ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation à l'article 80, paragraphe 1er, lettre b), de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

Art. 5. L'article 4 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante :

« Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante :

« Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante :

« Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg. »

Art. 6. L'article 5 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-2. », et prend la teneur suivante :

« Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous

réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

3° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe 1er et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire. »

Art. 7. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 6 est numéroté « Art. 1.1.1-3. » ;

2° la dernière phrase de l'alinéa 1er est supprimée.

Art. 8. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-4. » ;

2° l'alinéa 1er de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;

3° aux alinéas 2 et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

4° l'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. ».

Art. 9. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-5. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant

abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. » ;

4° aux alinéas 1er et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 10. L'article 9 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-6. ».

Art. 11. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 10 est numéroté « Art. 1.1.1-7. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 12. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 11 est numéroté « Art. 1.1.1-8. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 13. L'article 12 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-9. ».

Art. 14. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 13 est numéroté « Art. 1.1.1-10. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 15. L'article 14 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-11. ».

Art. 16. L'article 15 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 15 est numéroté « Art. 1.1.1-12. » ;

2° la référence à l'article 7 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-4 ;

3° la référence à l'article 5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-2.

Art. 17. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 16 est numéroté « Art. 1.1.1-13. » ;

2° la référence à l'article 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-14.

Art. 18. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 17 est numéroté « Art. 1.1.1-14. » ;

2° la référence à l'article 16 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-13 ;

3° au paragraphe 3, les termes « les certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents prévus par les conventions internationales » ;

4° au paragraphe 1er, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 19. L'article 18 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.2-1. ».

Art. 20. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 19 est numéroté « Art. 1.1.2-2. » ;

2° la référence à l'article 4 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1 ;

3° à l'alinéa 1er, la mention « à passagers » est supprimée ;

4° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2 à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. ».

Art. 21. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 20 est numéroté « Art. 1.1.2-3. » ;

2° l'article 1.1.2-3 est modifié comme suit : « Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg. ».

Art. 22. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 21 est numéroté « Art. 1.1.2-4. » ;

2° l'article 1.1.2-4 prend la teneur suivante : « L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants. ».

Art. 23. L'article 22 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 22 est numéroté « Art. 1.1.2-5. » ;

2° l'article 1.1.2-5 prend la teneur suivante : « Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent. ».

Art. 24. L'article 23 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-1. ».

Art. 25. L'article 24 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-2. ».

Art. 26. L'article 25 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-1. ».

Art. 27. L'article 26 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-2. ».

Art. 28. L'article 27 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-3. ».

Art. 29. L'article 28 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-4. ».

Art. 30. L'article 29 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 29 est numéroté « Art. 1.3.0-5. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 31. L'article 30 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-6. ».

Art. 32. L'article 31 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-7. ».

Art. 33. L'article 32 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 32 est numéroté « Art. 1.3.0-8. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6 ;

3° sont ajoutés après « téléfax », les termes « ou autres nouvelles technologies de communication ».

Art. 34. L'article 33 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 33 est numéroté « Art. 1.3.0-9. » ;

2° la référence à l'article 26 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-2.

Art. 35. L'article 34 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-10. ».

Art. 36. L'article 35 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-11. ».

Art. 37. L'article 36 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-1. ».

Art. 38. L'article 37 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-2. ».

Art. 39. L'article 38 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-3. ».

Art. 40. L'article 39 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-4. ».

Art. 41. L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 40 est numéroté « Art. 1.4.1-1. » ;

2° au paragraphe 1er, la lettre b) est remplacée de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; ».

Art. 42. L'article 41 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 41 est numéroté « Art. 1.4.1-2. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 43. L'article 42 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-1. ».

Art. 44. L'article 43 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-2. ».

Art. 45. L'article 44 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-3. ».

Art. 46. L'article 45 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-4. ».

Art. 47. L'article 46 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-5. ».

Art. 48. L'article 47 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 47 est numéroté « Art. 1.4.2-6. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.

Art. 49. L'article 48 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-7. ».

Art. 50. L'article 49 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-8. ».

Art. 51. L'article 50 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-9. ».

Art. 52. L'article 51 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-10. ».

Art. 53. L'article 52 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-11. ».

Art. 54. L'article 53 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-12. ».

Art. 55. L'article 54 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 54 est numéroté « Art. 1.4.3-1. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 56. L'article 55 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 55 est numéroté « Art. 1.4.3-2. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 57. L'article 56 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-3. ».

Art. 58. L'article 57 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-4. ».

Art. 59. L'article 58 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-5. ».

Art. 60. L'article 59 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-6. ».

Art. 61. L'article 60 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 60 est numéroté « Art. 2.0.0-1. » ;

2° la référence à l'article 63 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-4 ;

3° à l'alinéa 1er, les termes « des certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents » et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 62. L'article 61 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 61 est numéroté « Art. 2.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » et les termes « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » sont remplacés par les termes « 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, ci-après « organisme agréé », et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal, ci-après « organisme habilité » ».

Art. 63. L'article 62 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 62 est numéroté « Art. 2.0.0-3. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 64. L'article 63 de la même loi est numéroté « Art. 2.0.0-4. ».

Art. 65. L'article 64 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 64 est numéroté « Art. 2.0.0-5. » ;

2° au dernier alinéa, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 66. L'article 65 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 65 est numéroté « Art. 2.0.0-6. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » ;

4° au dernier tiret, les termes « agréées par le ministre » sont supprimés ;

5° est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 précité que le commissaire peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonction des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ».

Art. 67. L'article 66 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 66 est numéroté « Art. 2.0.0-7. » ;

2° à l'alinéa 2, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 68. L'article 67 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 67 est numéroté « Art. 2.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° à l'alinéa 2, les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

Art. 69. L'article 68 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 68 est numéroté « Art. 2.0.0-9. » ;

2° la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1.

Art. 70. L'article 69 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 69 est numéroté « Art. 2.0.0-10. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et celle à l'article 68 de la même loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-9 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 71. L'article 70 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 70 est numéroté « Art. 2.0.0-11. » ;

2° au paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et les termes « d'une société de classification agréée » sont remplacés par les termes « d'un organisme habilité » ;

3° au paragraphe 2, lettre b), la référence à l'article 67 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;

4° au paragraphe 2, lettre c), la référence à l'article 64 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 ;

5° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 72. L'article 71 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 71 est numéroté « Art. 2.0.0-12. » ;

2° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 73. Le livre 3 (anciennement titre 3) de la même loi intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » est remplacé comme suit :

« LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre, on entend par :

1° « 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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;

2° « BIT » : le Bureau international du travail ;

3° « certificat de travail maritime » : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;

4° « contrat d'engagement maritime » : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;

5° « déclaration de conformité du travail maritime » : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;

6° « gens de mer ou marin » : les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;

7° « navire » : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;

8° « OIT » : l'Organisation internationale du travail ;

9° « OMS » : l'Organisation mondiale de la santé ;

10° « piraterie » : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;

11° « service de recrutement et de placement des gens de mer » : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

12° « STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13° « vols à main armée » : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les catégories de personnel ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;

2° l'action du marin peut être portée :

a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ;

b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou

c) devant la juridiction du lieu d'embauche.

Art. 3.0.0-5. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-6. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, ci-après « loi précitée du 14 avril 1992 ».

Art. 3.0.0-7. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre I[er] du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1[er] –

Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1[er] – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois*

Section 1[re] – Age minimum

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de dix-huit ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infraction à l'article 3.1.1-1, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;

2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006, selon les exigences de l'État en question ;

3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que :

1° l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;

2° le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;

3° l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme du certificat médical pourra être précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW :

1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;

2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que :

1° la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;

2° l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au moins être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;

2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou

dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sauf si une dérogation est dûment accordée :

1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

3° quiconque obtient par tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5, est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006, ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006, ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1° de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;

2° du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;

3° du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10 000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1 250 à 12 500 euros, ou d'une de

ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime*

Section 1re – Le contrat d'engagement maritime en général

Sous-section 1re – Dispositions générales

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois :

1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement ;

2° le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3° l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4° le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime, 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative à la qualité du travail ou au salaire. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

1° un exemplaire d'un contrat-type ;

2° les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes :

1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2° le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;

3° le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

4° la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;

5° le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;

6° le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

7° le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,

b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;

8° les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

9° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

10° le droit du marin à un rapatriement ;

11° le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;

12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu.

Les précisions figurant à l'alinéa 1er peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à :

1° six mois pour les officiers ;

2° deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières. La période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1° à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;

2° à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 5 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage

Sous-section 1re – Recours et forme du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1° lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;

2° lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;

3° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

4° le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants :

1° pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur ;

2° pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1° en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;

2° en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;

3° pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;

4° aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;

5° dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;

6° en cas d'exécution de travaux urgents ;

7° en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du contrat précédent.

Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est

affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Sous-section 7 – Période d'essai

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à deux mois ;

2° sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,

a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à deux mois et inférieure à trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois semaines ;

b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à six mois et inférieure à neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à deux mois ;

c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à neuf mois et inférieure à douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois mois ;

d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à douze mois et inférieure à quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à quatre mois ;

e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à quinze mois et inférieure à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à cinq mois ;

f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2°.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 3 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point 1°, le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçues jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Obligations générales de l'armateur

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1° d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;

2° de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur ;

3° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail ;

4° de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident ;

5° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;

6° de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

7° de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

8° d'apporter les soins en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5°.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière

Partie 1re – Droit au rapatriement

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1° lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence ;

2° en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;

3° en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;

4° en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;

5° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :

a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;

b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective,

de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre ;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de trente jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins :

1° le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion ;

2° le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

3° la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

4° le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;

5° le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(5) Les frais de rapatriement doivent être pris en charge jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment :

1° le lieu où il a accepté de s'engager ;

2° le lieu stipulé par convention collective ;

3° son pays de résidence ;

4° le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de deux jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1° le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois ;

2° l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

3° les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais.

Partie 2 – Abandon et garantie financière

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur :

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou

2° laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou

3° provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa 1er doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, à la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;

2° les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3° les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent :

1° le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;

2° la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile ;

3° les soins médicaux nécessaires ;

4° le passage et le transport des effets personnels ;

5° tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément aux dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris en son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ces certificats ou de ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux alinéas 1er et 2 est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article 3.1.2-45 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation :

1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime ;

2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;

3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat

Sous-section 1re – Résiliation avec préavis

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1° si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ; ou

2° si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1° par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ; ou

2° si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin :

1° à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois ;

2° à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans ;

3° à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours :

1° le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ;

2° le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard quinze jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe 3, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59, paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa 1er ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à :

1° une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur ;

2° deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur ;

3° trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa 1er ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur. En cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa 1er ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe 1er, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa 1er n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa 1er ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire :

1° le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ;

2° les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation ; sinon

3° les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa 2 jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3 et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit :

1° le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec

les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2° le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code de la sécurité sociale ;

3° en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement ;

4° par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective.

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur. Il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention « pour solde de tout compte » n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5°.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de

fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du livre I[er], titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du livre I[er], titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre I[er] du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre I[er] du Titre I[er] du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1[er] – *Durée du travail*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1[re] – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « heures de travail » : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;

2° « heures de repos » : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette définition n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La durée de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à :

1° dix heures par période de vingt-quatre heures ; et

2° soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1° des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;

2° l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;

3° l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;

4° des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25 pour cent.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées. Ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail

Art. 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de six heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins vingt minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins dix minutes chacune.

Art. 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail

à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins :

1° le programme du service à la mer et au port ;

2° le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a occupé des gens de mer sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution ;

2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation*

Section 1re – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe 2 ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1° par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent ; ou

2° si le congé compensatoire visé au point 1° ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe 1er et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, à une journée de repos hebdomadaire qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à 25 pour cent.

(5) Les dispositions des paragraphes 1er à 4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° les circonstances de force majeure ;

2° les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;

3° les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1re – Calcul des droits

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de trois jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1° les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;

2° les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit :

1° les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;

2° les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;

3° les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

4° les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5° le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement. Leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de quinze jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequel n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail

lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ainsi qu'à leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du Code du travail, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1er ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, point 2°.

Chapitre 3 – *Les salaires*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « matelot qualifié »: tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2° « salaire ou solde de base » : la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3° « salaire forfaitaire » : un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4° « durée normale du travail » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;

5° « heures supplémentaires » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-10 est d'application.

Section 2 – Droit à la rémunération

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1° mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

2° s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

En conformité avec l'article 3.1.2-53, paragraphe 4, si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1° le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;

2° lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;

3° pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;

4° pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants :

1° le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2° le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3° les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4° à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due est payée dans les cinq jours ;

5° les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

6° sous réserve des dispositions du point 7°, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

7° les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ;

8° le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative allant jusqu'à 5 000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal, par référence aux rémunérations établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25 000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa 1er peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table*

Section 1re – Logement et loisirs

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à partir du 20 août 2013 compris.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et tiennent compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise les exigences relatives :

1° à la taille des cabines et autres espaces de logement ;

2° au chauffage et la ventilation ;

3° au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants ;

4° aux installations sanitaires ;

5° à l'éclairage ;

6° à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;

3° des installations de blanchisserie ;

4° la superficie minimale des cabines.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

1° lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;

2° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du paragraphe 1er, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer :

1° d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;

2° d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes :

1° détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré par des États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006, ou la Convention nº 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire ;

2° avoir acquis au moins un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe 2 incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation reconnu par le commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa 2, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à laquelle la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et au service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas sept jours, afin de vérifier :

1° l'approvisionnement en vivres et en eau potable ;

2° de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ;

3° la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par l'article 3.2.4-11.

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1er – *Soins médicaux à bord des navires et à terre*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies

professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste qualifié résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période visée à l'article 3.3.2-2, point 1°, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit prendre en charge :

1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;

3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants droit en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire ;

4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer :

1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ;

2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2° et 4°, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2°, et à l'article 3.3.2-3, point 2°, sont limitées à seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

1° lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

2° lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

3° en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayants droit.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents*

Section 1re – Obligations des armateurs

Sous-section 1re – Obligations générales des armateurs

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des principes généraux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants :

1° éviter les risques ;

2° évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;

3° combattre les risques à la source ;

4° adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail ;

5° tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail ;

8° prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle ;

9° donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1°, 3°, 4° et 6° du paragraphe 1er doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les principes généraux visés au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants :

1° les dispositions générales et dispositions de base ;

2° les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ;

3° les machines ;

4° les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact ;

5° les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;

6° les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;

7° les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5° et 6° auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac ;

8° les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ;

9° le matériel de chargement et de déchargement ;

10° la prévention et l'extinction des incendies ;

11° les ancres, chaînes et câbles ;

12° les cargaisons dangereuses et lest ;

13° les équipements de protection individuelle des gens de mer ;

14° le travail dans des espaces confinés ;

15° les effets physiques et mentaux de la fatigue ;

16° les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool ;

17° la protection et prévention relatives au VIH/SIDA ;

18° la réponse aux urgences et aux accidents.

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés à l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) Les gens de mer désignés effectuent, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1° de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;

2° de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;

3° d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;

4° d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;

5° d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;

6° d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1° toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;

2° les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;

3° la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pouvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes 1er à 4. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1° les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;

2° les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;

3° les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;

4° la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe 1er devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

1° matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires ;

2° affiches apposées à bord des navires ;

3° insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ;

4° campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1° à l'évaluation des risques prévue à l'article 3.3.3-7 ;

2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;

3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer

Art. 3.3.3-15. (1) Chaque marin reçoit, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1° de son engagement ;

2° d'un changement de poste ou fonction ;

3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;

4° de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixés par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art. 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 conformément aux instruments internationaux énumérés en annexe I.

Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut pas être sanctionné. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent :

1° se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;

2° utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;

3° utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;

4° ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;

5° signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon

Art. 3.3.3-26. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Section 4 – Dispositions particulières

Art. 3.3.3-27. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-28. (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements pris en leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3 000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord*

Section 1re – Définitions

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

« femme enceinte » : toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2, paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3, dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à

laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail. Elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article 3.3.4-7, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(2) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions des articles 3.3.4-3, paragraphe 1er, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions

Chapitre 1er – *Dispositions générales*

Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évaluée en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2. Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

2° « 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 du chapitre 3 ;

3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions ;

4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;

5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 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 suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;

6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;

7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – *Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale*

Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation :

1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;

2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;

3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection

applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part :

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou

b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur :

i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;

ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;

iii. l'alimentation et le service de table ;

iv. la prévention des accidents ;

v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;

vi. l'exploitation des navires ;

vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;

viii. l'inspection des navires y compris les navires d'une jauge brute de moins de 500 et la certification en matière sociale ;

ix. les inspections par l'Etat du port.

2° et, d'autre part :

a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

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.

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

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées au paragraphe 4.

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

Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3. Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4. L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – *Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime*

Art. 3.4.3-1. (1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous les deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) 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. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2. (1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;

2° la partie II, établie par l'armateur 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 autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État 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, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3. Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4. Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5. (1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection 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 3.4.3-6.

(2) 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 intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé 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 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection 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 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 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection 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 autorisé 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 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 en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;

2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;

3° il y a changement de pavillon ;

4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1er, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8. (1) Le commissaire prononce, 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 applicables 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 par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne 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 aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10. Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

1° aux nouveaux navires, à la livraison ;

2° lorsqu'un navire change de pavillon ;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11. Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

1° 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 du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;

2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé 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 ;

3° le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;

4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14. (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 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 - *Inspections et mise en œuvre*

Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2. (1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection 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 du travail maritime, 2006.

Art. 3.4.4-3. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

1° lors de la première immatriculation du navire ;

2° lors d'une nouvelle immatriculation ;

3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;

2° suite à un accident ou à un incident grave ;

3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;

4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5. (1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur 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 sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède à tous les examens, contrôles ou enquêtes qu'il estime nécessaires pour s'assurer que les normes et prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer sont strictement respectées.

(6) L'inspecteur vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer.
(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6. (1) Tout inspecteur 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.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;

2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. 3.4.4-8. Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, 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. 3.4.4-9. Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;

2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

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

(3) 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. 3.4.4-11. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs 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.

Chapitre 5 – *Plaintes*

Art. 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1er, on entend par plainte :

1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou

2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2. La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3. La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;

2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4. Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou de plusieurs personnes à bord ou à terre qui pourra, en cas de plainte, 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. 3.4.5-5. Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plaintes.

Art. 3.4.5-6. (1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1er est nul.

Chapitre 6 – *Sanctions administratives et pénales*

Art. 3.4.6-1. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 3.4.6-2. Quiconque entrave, en connaissance de cause, les inspecteurs dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3.4.6-3. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. »

Art. 74. Le chapeau introducteur du livre 4 (ancien titre 4) est supprimé.

Art. 75. L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 105 est numéroté « Art. 4.0.0-1. » ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, les termes « code des assurances sociales » sont remplacés par les termes « Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté un paragraphe 2 qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. »

Art. 76. L'article 106 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 106 est numéroté « Art. 4.0.0-2. » ;

2° l'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante :

« Art. 4.0.0-2. Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa 1er dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006. ».

Art. 77. L'article 107 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-1. ».

Art. 78. L'article 107a de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-2. ».

Art. 79. L'article 108 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-3. ».

Art. 80. L’article 109 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-4. ».

Art. 81. L’article 110 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-5. ».

Art. 82. L’article 111 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-1. ».

Art. 83. L’article 112 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-2. ».

Art. 84. L’article 113 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-3. ».

Art. 85. L’article 114 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-4. ».

Art. 86. L’article 115 de la même loi est numéroté « Art. 6.2.0-1. ».

Art. 87. L’article 116 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-1. ».

Art. 88. L’article 117 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-2. ».

Art. 89. L’article 118 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-3. ».

Art. 90. L’article 119 de la même loi est numéroté « Art. 6.4.0-1. ».

Art. 91. L’article 120 de la même loi est numéroté « Art. 6.5.0-1. ».

Art. 92. L’article 121 de la même loi est numéroté « Art. 7.0.0-1. ».

Art. 93. L'article 122 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 122 est numéroté « Art. 7.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les références aux articles 8, 11f, 13d et 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, lettre f), 1.1.1-10, paragraphe 2, lettres d) et e) et 1.1.1-14 ;

3° l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

Art. 94. L'article 126 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 126 est numéroté « Art. 7.0.0-3. » ;

2° les deux premières phrases de l'alinéa 1er de l'article 7.0.0-3 sont supprimées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.

Art. 96. L'article 129 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 129 est numéroté « Art. 8.0.0-1. » ;

2° l'article 8.0.0-1 prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. ».

Art. 97. L'article 130 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 130 est numéroté « Art. 8.0.0-2. » ;

2° l'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante :

« (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-Duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) L'autorisation perd sa validité en cas de :

1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3° mise en liquidation judiciaire ;

4° jugement déclaratif de faillite.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions de l'alinéa 1er ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 98. L'article 131 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 131 est numéroté « Art. 8.0.0-3. » ;

2° le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu » ;

3° le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;

4° le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;

5° trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante :

« – la description des activités commerciales maritimes projetées ;

– le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

– tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. ».

Art. 99. L'article 132 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 132 est numéroté « Art. 8.0.0-4. » ;

2° les termes « avoir sa résidence » sont remplacés par les termes « être établi professionnellement » ;

3° un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour cinq ans et est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. ».

Art. 100. L'article 133 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 133 est numéroté « Art. 8.0.0-5. » ;

2° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 101. L'article 134 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 134 est numéroté « Art. 8.0.0-6. » ;

2° l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. ».

Art. 102. L'article 135 de la même loi est numéroté « Art. 8.0.0-7. ».

Art. 103. L'article 136 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 136 est numéroté « Art. 8.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 104. L'article 137 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 137 est numéroté « Art. 8.0.0-9. » ;

2° le paragraphe 2, alinéa 1er, est reformulé de la manière suivante : « Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;

3° le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;

4° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire » ;

5° le paragraphe 4 est supprimé.

Art. 105. L'article 138 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 138 est numéroté « Art. 8.0.0-10. » ;

2° la référence à l'article 129 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 de la même loi à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 de la même loi à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 de la même loi à l'article 8.0.0-9.

Art. 106. L'article 139 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 139 est numéroté « Art. 8.0.0-11. » ;

2° l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. ».

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Art. 107. Un article L. 311-10, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la consommation :

« Art. L. 311-10. (1) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25, paragraphe 1er, dudit règlement.

(2) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité. La plainte doit revêtir la forme écrite et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité reprochée à un transporteur ou un exploitant de terminal.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre dispose d'un délai de trois mois au maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visé par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre peut prononcer les sanctions administratives prévues au paragraphe 8 de cet article. En cas de faute de moindre gravité, elle peut prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Les décisions prévues au paragraphe 5 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(8) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le non-respect des obligations est punissable pénalement. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Art. 108. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé.

Art. 109. L'article 48 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'alinéa 1er est supprimé. Toute référence au prédit alinéa doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990 ;

2° l'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. ».

Art. 110. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Art. 111. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, les termes « à la construction » sont supprimés.

Art. 112. A l'article 26 de la même loi, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. 113. A l'article 28 de la même loi, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. 114. A l'article 29, alinéa 2, de la même loi, les termes « de moins de 25 tonneaux de jauge » sont remplacés par les termes « d'une jauge brute de moins de 200 ».

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Art. 115. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« (4) Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. 116. L'article 6, paragraphe 1er, lettre a), dernière phrase, de la même loi est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. 117. L'article 7, paragraphe 2, de la même loi prend la teneur suivante :

« (2) L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »

*

Annexe I

Répertoire des normes internationales fixant des normes en matière protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 y relatif, chapitres II-1, II-2, III, V, VI et VII ;
2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 y relatif, annexes I et V.

* * *

Luxembourg, le 5 décembre 2024

Le Président
Carole HARTMANN

Le Rapporteur
Simone BEISSEL

7329/10A

N° 7329

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification :

1° **de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;**

2° **du Code de la consommation ;**

3° **de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;**

4° **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;**

5° **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DES PME, DE L'ENERGIE, DE L'ESPACE ET DU TOURISME

(05.12.2024)

La commission se compose de : Mme Carole HARTMANN, Président ; Mme Simone BEISSEL, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, M. Guy ARENDT, M. Marc BAUM, M. Jeff BOONEN, M. Félix EISCHEN, M. Franz FAYOT, M. Patrick GOLDSCHMIDT, M. Claude HAAGEN, Mme Paulette LENERT, Mme Octavie MODERT, M. Tom WEIDIG, Mme. Joëlle WELFRING, Mme Stéphanie WEYDERT, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le projet de loi n° 7329 a été déposé le 29 juin 2018 à la Chambre des Députés.

Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, trois projets de règlement grand-ducal, un commentaire des articles, les fiches financière et d'évaluation d'impact ainsi que les textes coordonnés de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure

assistance médicale à bord des navires et du règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi précitée du 29 avril 2000.

Les corporations ont publié leurs avis comme suit :

- la Chambre de Commerce le 9 octobre 2018 ;
- la Chambre des Salariés le 27 novembre 2018.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 24 mars 2020.

Le 8 octobre 2020, Monsieur le Ministre de l'Economie a présenté le projet de loi à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, désignée ci-après par la « commission ». Lors de cette même réunion, la commission a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur et a entamé l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat.

La commission a poursuivi l'examen conjoint du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat lors de ses réunions du 22 octobre 2020, des 12 et 19 novembre 2020 ainsi que des 14 et 21 janvier 2021.

Le 28 avril 2022, la commission a adressé une lettre d'amendements pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a publié son avis complémentaire le 19 septembre 2022.

Le 10 octobre 2023, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire.

Le 24 novembre 2023, le projet de loi a été renvoyé à la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme nouvellement constituée, désignée ci-après par la « commission », qui, lors de sa réunion du 18 janvier 2024, a désigné Madame Simone Beissel comme nouveau rapporteur. Au cours de cette même réunion, la commission a également examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le 12 février 2024, la commission a soumis une deuxième lettre d'amendements au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a publié son deuxième avis complémentaire le 18 avril 2024.

Le 25 juin 2024, le Conseil d'Etat a rendu son deuxième avis complémentaire.

Le 27 juin 2024, la commission a examiné ces deuxièmes avis complémentaires et a décidé de procéder à la rédaction de son projet de rapport.

Le 5 décembre 2024, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Par l'introduction de nombreuses modifications du droit du travail maritime, le projet de loi n° 7329 vise à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et à limiter les risques d'accidents maritimes et de pollution qui sont souvent causés par des erreurs humaines dues à un manque de formation ou tout simplement à l'épuisement des équipages.

Contexte

En 2006, la Convention du travail maritime, désignée ci-après également « MLC 2006 », a été adoptée dans le cadre de l'Organisation internationale du travail (OIT). Il s'agissait de contrecarrer la détérioration des conditions de travail ainsi que la progression de la concurrence déloyale au sein du secteur maritime. La MLC 2006 reprend 68 recommandations et conventions faites par l'OIT à ce sujet. Au Luxembourg, la MLC 2006 a été approuvée en 2011. Après que suffisamment d'Etats l'ont ratifiée, elle est entrée en vigueur en 2013.

Un changement majeur était l'introduction de la nécessité pour les Etats du pavillon d'assurer la certification sociale du navire, ce qui peut être vu comme le fondement pour une concurrence loyale entre les armateurs et permettant au marin de profiter des conditions de vie et de travail convenables.

Afin de faciliter la transposition de la MLC 2006, l'Union européenne a mis en place les deux directives 2009/13/CE et 2013/54/UE. De plus, afin de rapprocher le droit maritime du travail du droit commun du travail, l'Union européenne a adopté la directive (UE) 2015/1794 qui concerne les gens de mer.

En 2014, dans le cadre du dialogue social, une convention collective, concernant les conditions de travail des gens de mer, a été signée entre *Fedil Shipping*, d'une part, et LCGB – OGBL, d'autre part.

Objectif du projet de loi

Similaire à la MLC 2006, le projet de loi entend :

- rapprocher le droit du travail maritime et le droit commun du travail ;
- améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ;
- diminuer les risques d'accidents maritimes et de pollutions, causés par des erreurs humaines liées à la fatigue des équipages ou à l'insuffisance de leur formation.

Les mesures trouvent leurs sources dans les textes suivants :

- la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;
- le Code de la consommation;
- la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine;
- la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales;
- la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Le projet de loi prévoit concrètement :

1. d'apporter de nombreuses modifications en matière de droit du travail maritime;
2. de restructurer la loi précitée du 9 novembre 1990;
3. la mise en place des adaptations relatives au Commissariat aux affaires maritimes.

Selon la loi précitée du 9 novembre 1990, les dispositions de la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail, et par extension jurisprudentielle, les dispositions du Code du travail, ne s'appliquent pas aux salariés couverts par un contrat de travail maritime. Ainsi, afin de remplir ces lacunes juridiques, le projet de loi vise à introduire des nouvelles dispositions, similaires au droit commun du travail, mais adaptées aux conditions spécifiques du secteur maritime.

De plus, la MLC 2006 contient des dispositions

- non obligatoires, mais préconisées;
- obligatoires, tout en laissant la liberté aux Etats signataires de décider des mesures nationales applicables, ce qui est prévu par le biais de ce projet de loi.

Afin de rapprocher le droit commun du travail et le droit du travail maritime, le projet de loi prévoit de revoir intégralement le titre III de la loi précitée du 9 novembre 1990, qui sera transformé en livre 3 reprenant et complétant toutes les dispositions du droit du travail des gens de mer et éliminant toutes les contradictions potentielles entre la MLC 2006 et le droit luxembourgeois.

Le livre 3 sera composé de 5 titres :

- le titre préliminaire reprend les définitions;
- le titre 1er vise à mettre en place les relations individuelles et collectives du travail et à déterminer les conditions minimales à remplir afin d'être capable de travailler à bord des navires battant pavillon luxembourgeois;

  Ce titre définit également le cadre pour les contrats d'engagement maritime, notamment toutes les dispositions liées aux périodes d'essai, la résiliation du contrat, les dispositions protectrices minimales des gens de mer;
- le titre 2 concerne les conditions de travail des gens de mer;
- le titre 3 règle la protection de la santé des gens de mer;
- le titre 4 présente le fondement pour l'introduction du système d'inspection et de certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Ensuite, compte tenu des nombreuses adaptations et afin d'améliorer la lisibilité, les articles sont renumérotés.

En outre, le projet de loi apporte des modifications à l'administration du Commissariat aux affaires maritimes en introduisant la création de postes de fonctionnaires autres que le Commissaire aux affaires maritimes. De plus, certains employés de l'Etat qui introduisent une demande de fonctionnarisation pourraient remplacer l'obligation de la connaissance de la langue allemande ou française par la langue anglaise, comme la première, contrairement à la dernière, n'est pas indispensable à l'accomplissement de leurs tâches.

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis, la Chambre de Commerce s'est interrogée sur le statut des navires dits « désarmés », c'est-à-dire n'étant temporairement plus exploités et regrette que le projet de loi ne prévoie pas la mise en place d'un régime qui prévoit pendant les périodes de non-exploitation une baisse ou une exemption des coûts engendrés par les certificats d'immatriculation, les taxes ou les licences de station radioélectrique. Cela permettrait de réduire la charge des propriétaires, sans revenus pendant ce temps. La Chambre de Commerce estime qu'un tel régime permettrait d'améliorer l'attractivité du secteur maritime luxembourgeois.

La Chambre de Commerce demande de préciser la possibilité d'inscription d'une hypothèque maritime en cas de possession d'un certificat provisoire d'immatriculation.

En outre, la Chambre de Commerce a émis quelques remarques quant à l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale.

Actuellement, selon le Code des assurances sociales, il existe l'obligation pour les gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'être affiliés au régime luxembourgeois lorsqu'ils sont :

- des nationaux ou des résidents luxembourgeois ; ou
- des ressortissants d'un Etat avec lequel le Luxembourg a conclu une convention bi- ou multilatérale de sécurité sociale qui donnerait compétence à la législation luxembourgeoise.

Afin de simplifier la gestion de l'affiliation des gens de mer à un régime de sécurité sociale, ce projet de loi permet aux armateurs de décider à cotiser auprès d'une assurance privée, au lieu d'être affiliés auprès des organismes de sécurité sociale luxembourgeois. Cependant, cette option n'est ouverte qu'aux personnes issues d'Etats ayant conclu une convention bilatérale avec le Luxembourg qui donne compétence à la législation luxembourgeoise.

Cette possibilité permettra de diminuer la charge administrative et les coûts engendrés par les affiliations et désaffiliations courantes des gens de mer causées par les fréquents transferts d'un pavillon à l'autre ou des changements réguliers de leur employeur. De plus, une continuité dans l'affiliation à un régime de sécurité sociale permet de renforcer leur sécurité juridique.

La Chambre de Commerce salue cette simplification administrative. Toutefois, elle regrette que cette option ne concerne que les gens de mer ressortissants et résidents d'Etats tiers, comme les personnes issues de l'Union européenne sont soumises au principe de l'égalité de traitement. Elle estime que si les gens de mer ressortissants européens ou résidants européens embarqués sous pavillon luxembourgeois avaient également cette possibilité, l'emploi des gens de mer issus de l'Union européenne sur les navires battant pavillon luxembourgeois pourrait être rendu plus attractif.

Dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce approuve les amendements parlementaires, tout en rappelant sa proposition initiale d'une mise en place d'un régime spécifique pour les navires « désarmés ».

3.2) Avis de la Chambre des Salariés

Dans son avis, la Chambre des Salariés apprécie que ce projet de loi est le fruit de longues sessions de dialogue sociale.

La Chambre des Salariés salue les changements prévus par ce projet de loi au niveau de la sécurité sociale et conteste l'affirmation de la Chambre de Commerce selon laquelle la possibilité pour tous les gens de mer de cotiser auprès d'une assurance privée, au lieu d'être affiliés auprès des organismes de sécurité sociale luxembourgeois, permettrait de rendre l'emploi des gens de mer issus de l'Union européenne sur les navires battant pavillon luxembourgeois plus attractif.

La Chambre des Salariés estime que le seul but de cette proposition de la Chambre de Commerce est de réduire les coûts pour les armateurs et qu'il s'agit d'une harmonisation vers le bas pour les chefs de gens de mer luxembourgeois, de résidents luxembourgeois ou de marins européens.

La Chambre des Salariés préconise plutôt une standardisation vers le haut, en instaurant l'affiliation d'office de tous les gens de mer travaillant pour un même armateur, qui dispose, par exemple, de navires battant pavillon luxembourgeois, au régime luxembourgeois de sécurité sociale afin d'assurer des prestations sociales adéquates, ce qui serait en ligne avec la MLC 2006, qui prévoit que, idéalement, les gens de mer puissent profiter d'une protection sociale qui n'est pas moins favorable que celles dont profitent les travailleurs employés à terre.

En ce qui concerne le salaire des gens de mer, un accord a été trouvé entre partenaires sociaux selon lequel le salaire devra être déterminé en fonction des conditions sociales et économiques du pays de résidence du marin. Plus précisément, les marins de nationalité luxembourgeoise percevront le salaire social minimum et les marins européens qui résident dans un autre Etat membre de l'Union européenne percevront le salaire social minimum de leur pays de résidence. Les marins issus de pays tiers ont la possibilité de négocier librement leur salaire tout en respectant les standards minimums internationaux déterminés par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

La Chambre des Salariés insiste que ledit accord concernant les salaires, qui a été trouvé grâce au dialogue social, soit explicitement inclut dans ce projet de loi.

3.3) Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis, le Conseil d'Etat a émis de nombreuses oppositions formelles à l'encontre du dispositif projeté.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat s'interroge pourquoi les auteurs ont recopié un certain nombre d'articles de la MLC 2006, alors que d'autres dispositions ne sont même pas abordées et rappelle que cette approche exigera d'adapter le texte national à chaque fois que des dispositions afférentes de la convention sont modifiées.

En outre, le Conseil d'Etat remarque que les navires battant pavillon luxembourgeois ne sont pas considérés comme partie du territoire national et propose d'ajouter la compétence territoriale en cas d'infraction.

Comme les auteurs font souvent référence à des conventions collectives, la Haute Corporation recommande l'introduction d'une précision qui stipule que les salariés exerçant leur activité

sur des navires battant pavillon luxembourgeois sont soumis à des conventions collectives déclarées d'obligation générale.

Le Conseil d'Etat critique également que le texte du projet de loi fait supposer que tous les gens de mer peuvent profiter du congé parental, alors qu'une condition à remplir pour pouvoir en bénéficier est d'être affilié auprès du Centre commun de la sécurité sociale du Luxembourg, ce qui n'est le cas que pour un petit nombre de marins.

La Haute Corporation a émis une opposition formelle quant à la possibilité prévue pour les employés de l'Etat du Commissariat aux affaires maritimes de devenir fonctionnaire, en choisissant de remplacer la langue allemande par la langue anglaise. Le Conseil d'Etat estime que cela pourrait résulter en une inégalité de traitement.

Le Conseil d'Etat insiste également, sous peine d'opposition formelle, que les conditions au niveau de sûreté et de sécurité, qui doivent être définies par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale, doivent être précisées d'une manière plus claire.

Le projet de loi prévoit pour le ministre compétent la possibilité de limiter le nombre des organismes qu'il habilite. Cependant, cette mesure n'est pas envisagée au niveau européen et va à l'encontre de la liberté du commerce. Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à cette disposition, comme les conditions d'habilitations devraient figurer dans le texte, étant donné qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi.

La Haute Corporation a émis une multitude d'oppositions formelles quant aux articles renvoyant à un règlement grand-ducal, alors qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi. Cela était notamment le cas lorsqu'il s'agissait de

- fixer la qualité d'exécution du travail des marins;
- exclure des personnes travaillant à bord des navires;
- détailler les conditions dans lesquelles un certificat de travail maritime pourrait être émis à titre provisoire;
- définir les conditions de la délivrance d'une pièce d'identité de gens de mer;
- préciser l'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC ;
- déterminer les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, qui sont réglées par l'Organisation maritime internationale.

Le Conseil d'Etat a également émis une opposition formelle à l'utilisation des termes « autorité maritime » par manque de définition, comme cela risque de susciter une insécurité juridique. Il en est de même pour « arbitre médical indépendant » qui n'est ni défini dans le projet de loi, ni dans la MLC 2006, ni dans le droit national.

La Haute Corporation s'est opposée formellement à l'article du texte qui détermine le cadre des scénarios permettant le dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail. Les auteurs ont repris les éléments y relatifs de la MLC 2006 tout en ajoutant d'autres dérogations potentielles. Par conséquent, le projet de loi serait moins favorable aux marins que la MLC 2006.

Le Conseil d'Etat a exprimé son opposition formelle quant à l'article déterminant les infractions, comme celui-ci est jugé pas assez précis en termes de définition des infraction concernées.

Selon la Haute Corporation, l'obligation prévue par les auteurs pour tout navire soumis à la certification MLC, de posséder un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité

au travail maritime conformes aux règles établies, entrave la liberté du commerce et donc elle s'y oppose formellement.

La Haute Corporation s'oppose formellement aux dispositions conférant au ministre le pouvoir discrétionnaire d'enlever l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois, qui n'exerce pas d'activités maritimes en continu pendant une période de cinq ans, pour atteinte à la liberté de commerce garantie par la Constitution et pour incompatibilité avec cette-dernière, comme il s'agit d'une matière réservée à la loi.

En outre, le Conseil d'Etat a émis une opposition formelle quant à l'article selon lequel l'agrément du dirigeant maritime est accordé pour un maximum de cinq ans et qui peut être renouvelé.

Étant donné que la question de la durée de l'agrément fait partie de la matière réservée à la loi, la Haute Corporation remarque que ce cadre n'est pas suffisamment cerné. C'est l'application du mot « maximum » qui laisse supposer que l'agrément pourrait être octroyé pour une durée plus courte et elle ne comprend pas pourquoi celui-ci n'est accordé que pour une période de cinq ans.

Compte tenu des amendements parlementaires proposés, le Conseil d'Etat a pu lever, dans une première étape, presque toutes les oppositions formelles.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la commission a repris ses propositions de texte, de sorte qu'il se voit en mesure de lever ses oppositions formelles résiduelles.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et des décisions prises par la commission, il est renvoyé au commentaire ci-après.

*

4) COMMENTAIRE DES ARTICLES

Les nombreuses adaptations d'ordre purement légistique effectuées dans la suite des avis du Conseil d'Etat ne seront pas commentées.

Intitulé

L'intitulé a été modifié à deux reprises.

Chapitre 1er – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Article 1er

Afin de tenir compte de la nouvelle structure de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, l'article 1er adapte la terminologie des subdivisions de cette loi.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 renumérote l'article 1er de la même loi.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie l'ancien chapitre 2 de la même loi.

Art. 0.2.0-1

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge, en ce qui concerne *l'article 0.2.0-1*, sur la nécessité de la disposition relative à la représentation du commissaire et à la délégation d'attributions du commissaire. Le Conseil d'Etat renvoie aux règles générales régissant le statut des fonctionnaires et ajoute qu'en cas de maintien de l'alinéa en question, sa terminologie serait à adapter à celle applicable depuis la réforme de la fonction publique. Compte tenu de ces observations, la commission a supprimé ledit alinéa.

La commission n'a cependant pas suivi la suggestion du Conseil d'Etat de déplacer le dernier alinéa de l'article 0.2.0-1. Cet alinéa attribue au commissaire le pouvoir de refuser d'immatriculer des navires ou de les radier s'ils ne remplissent pas les conditions légales et réglementaires. Selon le Conseil d'Etat, celui-ci se trouverait mieux placé dans l'énumération des différentes missions du commissaire.

La commission a maintenu ce dernier alinéa. Elle n'a pas jugé approprié d'intégrer le pouvoir évoqué en tant qu'un tiret supplémentaire dans l'énumération des missions du commissaire. Elle donne à considérer que, du fait de la suppression de l'alinéa ayant précédé, cette disposition suivra immédiatement ladite énumération.

Ancien art. 0.2.0-2 (supprimé)

La suppression de *l'article 0.2.0-2* s'explique par la décision du Gouvernement d'attribuer la compétence pour recevoir toutes les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010[1] au Ministre ayant la protection des consommateurs dans ses attributions *(voir infra article 106)*. Par conséquent, la commission a également supprimé l'article 7.0.0-3.

Les autres modifications apportées à l'article 3 sont d'ordre légistique.

Par la suite, l'article 3 n'a plus suscité d'observations de la part du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 modifie l'ancien chapitre 3 de la même loi.

Art. 0.3.0-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 0.3.0-2

L'article 0.3.0-2 introduit une exception au régime général des langues pour les employés de l'Etat engagés au Commissariat aux affaires maritimes en vue de leur fonctionnarisation.

Cette dérogation, qui permet aux employés respectifs de remplacer la langue allemande par l'anglais, amène le Conseil d'Etat à exprimer la première opposition formelle de son avis. Renvoyant à l'article 10*bis* de la Constitution, la Haute Corporation considère que cette inégalité de traitement n'est pas justifiée. Elle note qu'il « ne résulte ni du projet de loi, ni du commentaire des articles pourquoi cette faveur serait accordée uniquement à l'employé de l'État qui serait fonctionnarisé, mais non pas au fonctionnaire. ».

Le Conseil d'Etat s'oppose, en outre, à cette exception en ce qu'elle ne s'appuie sur aucune justification, des considérations pratiques mises à part.

La commission donne à considérer que l'article 2 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'Etat, mais également son équivalent pour les employés de l'Etat, l'article 3 de la loi modifiée du 25 mars 2015 déterminant le régime et les indemnités des employés de l'Etat, permet de déroger au régime des langues – quand la nature et le niveau de responsabilité des emplois le permet. Cette disposition dérogatoire a été insérée à l'article 2 à la suite d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne visant à ouvrir l'accès à la fonction publique à des ressortissants européens. Cette même possibilité a été accordée aux employés de l'Etat, afin d'assurer une égalité entre les agents de l'Etat.

Partant, la commission a ajouté un paragraphe 1er qui se réfère directement à cette disposition dérogatoire de l'article 2 du statut général des fonctionnaires pour ouvrir également aux fonctionnaires la possibilité d'être employés au Commissariat aux affaires maritimes en pouvant bénéficier de l'exception projetée au régime général des langues.

[1] Plus précisément, le règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

La commission rappelle que c'est sur cette base légale qu'a été pris le règlement grand-ducal du 5 mars 2004 déterminant les emplois dans les administrations de l'Etat et les établissements publics pour lesquels la connaissance de l'une ou de l'autre des trois langues administratives n'est pas reconnue nécessaire en raison de la nature et du niveau de responsabilité de ces emplois. Ce règlement prévoit que, pour certains emplois de l'enseignement, la connaissance d'une des trois langues administratives n'est pas requise en raison de la nature particulière et du niveau de responsabilité du poste. Dans son avis concernant ce règlement grand-ducal, le Conseil d'Etat avait noté : « S'il est vrai que l'enseignement et l'enseignement supérieur relèvent du secteur ouvert, le Conseil d'État est cependant d'avis que la base légale sur laquelle s'appuie le projet sous avis ne vise pas seulement le « secteur ouvert », mais doit s'appliquer à tous les secteurs d'activité de l'Administration. A titre d'exemple, on pourrait citer un informaticien français, recruté, à défaut de candidat luxembourgeois, comme employé de l'État par une administration fiscale. Il n'est pas évident que l'exercice d'un tel emploi présuppose *a priori* la maîtrise des trois langues administratives. Il est évident qu'au terme de la loi, un tel emploi pourrait bénéficier d'une dérogation. »

L'amendement parlementaire ne vise toutefois pas seulement à faire droit au Conseil d'Etat, mais également à remédier à une autre critique soulevée en commission.

Dans sa rédaction initiale, la nouvelle disposition favorisait les francophones au détriment des germanophones. La commission a donc reformulé cette disposition de sorte que l'employé en question pourra, en vue de sa fonctionnarisation, remplacer par l'anglais ou bien l'allemand ou bien le français.

De plus, la commission a limité l'exception projetée à deux fonctions bien précises : les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique.

Le maintien de l'exception projetée par le Gouvernement s'explique par une double contrainte pratique. D'une part, les employés du Commissariat aux affaires maritimes ont à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime et la langue principale de ce secteur est l'anglais. Même avec des armateurs allemands, la plupart des communications écrites ou orales se font en anglais. Ces employés participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'Organisation maritime internationale (OMI) ou encore l'Organisation internationale du travail (OIT) qui se tiennent généralement en anglais et en français. Dans ce contexte précis, une connaissance adaptée de l'anglais est donc impérative alors que celle de l'allemand n'est pas obligatoirement requise.

Cette exception vise, d'autre part, à répondre aux difficultés de recrutement rencontrées par le Commissariat aux affaires maritimes qui a besoin d'agents spécialisés qui doivent soit disposer d'une expérience dans le domaine maritime, soit avoir réalisé des études dans ce domaine. Concrètement, les agents ainsi visés sont d'anciens officiers de la marine marchande et des juristes spécialisés en droit maritime. Au Luxembourg, peu de personnes ont acquis pareilles expériences ou connaissances et encore moins de Luxembourgeois.

Le souhait a également été exprimé d'offrir à ces agents une perspective professionnelle. La fonctionnarisation est une telle perspective. Actuellement, le seul fonctionnaire au sein du Commissariat aux affaires maritimes est le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes lui-même.

En vue de sa fonctionnarisation, l'employé respectif devra donc démontrer qu'il a une connaissance adaptée de l'anglais, du luxembourgeois et, au choix, soit du français soit de l'allemand, sans qu'il ne doive prouver ses connaissances dans l'autre de ces deux langues, parmi lesquelles il peut choisir. Le niveau de connaissance de chacune de ces langues

correspond à celui normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

La commission souligne que cette dérogation ne concerne pas le luxembourgeois. L'exception permise sera ainsi même de nature à motiver davantage ces employés à apprendre le luxembourgeois, ce qui facilitera la communication du Commissariat avec les autres administrations publiques.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire et les explications jointes lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 5

L'article 5 révise la définition du terme « navire » et introduit celle de la notion « jauge brute ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande d'omettre la tournure « sauf disposition contraire » qui porte à confusion.

L'alinéa 5 du nouvel article 1.1.1-1 amène le Conseil d'Etat à exprimer une opposition formelle. Cet alinéa renvoie à des « exigences en matière de sécurité et sûreté » qui pourraient également être établies par voie de règlement grand-ducal. Il s'agit toutefois d'une matière réservée par la Constitution à la loi. Dans pareilles matières, le Gouvernement « ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises ».[2]

Ces exigences en matière de sécurité et de sûreté, devant être fixées par règlement grand-ducal en l'absence d'une convention internationale, sont donc à déterminer avec davantage de précision. Il est exclu de renvoyer directement à un règlement grand-ducal.

Constatant qu'à ce jour aucun règlement grand-ducal n'existe dans ce domaine et qu'il est peu probable qu'il soit nécessaire d'en adopter un, la commission a décidé de supprimer ledit renvoi à un éventuel règlement grand-ducal.

La commission a toutefois maintenu la tournure critiquée par le Conseil d'Etat au niveau de la phrase introductive. Ce choix s'explique par la multitude des sources du droit maritime qui peuvent employer les mêmes termes, que le présent article définit, mais avec des significations différentes. Elle juge donc utile qu'il soit précisé au préalable que ces notions pourront s'entendre différemment par la suite. Ainsi, un « navire » est compris de manière différente suivant le domaine du droit maritime dans lequel ce terme est employé.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression effectuée lui permet de lever son opposition formelle.

Articles 6 à 61

Ces articles ont principalement pour objet de renuméroter les articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et à adapter des références intra textuelles.

[2] Au présent commentaire, il est fait référence à l'ancien texte de la Constitution en vigueur avant le 1er juillet 2023.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 62

L'article 62 renumérote l'article 61 de la loi à modifier et opère une adaptation terminologique due à une évolution législative (voir commentaire de l'article 66).

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à commenter le point 2 de l'article et plus concrètement la précision suivante « selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal » en rappelant comment un tel renvoi est à interpréter. Il ne pourra s'agir que de dispositions d'ordre purement procédural qui peuvent ainsi être fixées. Il s'agit d'une compétence qui ne peut en principe pas revenir au ministre, mais uniquement au Grand-Duc dans la mesure où il s'agit ici d'une matière réservée à la loi, et ce conformément à l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Le Conseil d'Etat comprend le règlement (CE) n° 391/2009 auquel cette disposition se réfère en ce sens qu'il comporte des règles et qu'un règlement grand-ducal peut donc arrêter les modalités de cette habilitation.

Partageant l'interprétation du Conseil d'Etat, la commission a maintenu inchangé cet article.[3]

Articles 63 à 65

Ces trois articles ont pour objet principal de renuméroter des articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et à adapter des références intra textuelles.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 66

L'article 66 modifie l'article 65 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à l'alinéa 3 que cet article propose d'ajouter et exprime deux oppositions formelles.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs du projet de loi ont transposé l'article 4 de 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. Il critique que les auteurs ne se sont pas tenus à la terminologie utilisée par la directive qui exige des motifs transparents et objectifs, tandis que le projet de loi se réfère à des critères transparents et objectifs. Il recommande de s'aligner à la directive, un « critère » n'étant pas un terme juridique.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a remplacé le terme « critères » par celui de « motifs ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, que le projet de loi n'est pas explicite sur ce qu'il faut entendre par « transparent » et « objectif ». Afin d'obtenir davantage d'explications à ce sujet, il demande, sous réserve de dispense du second vote constitutionnel, la communication du projet de règlement grand-ducal pour pouvoir apprécier les critères objectifs et transparents.

[3] Adaptations légistiques mises à part.

La commission signale qu'il s'agit du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 qui devra être complété pour introduire lesdits motifs transparents et objectifs et que le projet de règlement grand-ducal afférent sera communiqué au Conseil d'Etat. Selon les représentants du Commissariat aux affaires maritimes, l'article 3 dudit règlement sera complété par un deuxième alinéa qui se lira comme suit :

> « Nonobstant l'alinéa 1er, en application de l'article 2.0.0-6., alinéa 3, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, est dûment motivée la décision de ne pas habiliter un organisme agréé lorsque celui-ci ne réalise aucune classification sur des navires battant pavillon luxembourgeois. »

L'autre opposition formelle vise la phrase finale de l'alinéa 3 à ajouter, phrase qui précise que les « modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ». Le Conseil d'Etat rappelle que ce dispositif a trait à une matière réservée à la loi par la Constitution. Dans un tel contexte, les conditions d'habilitation doivent figurer dans le texte même de la loi.

Notant que la formulation critiquée résulte d'une imprécision rédactionnelle, la commission a supprimé cette référence à des « conditions ». En effet, le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 ne prévoit que les modalités d'habilitation.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever, d'une part et compte tenu des explications fournies par la commission, sa réserve et, d'autre part, au regard de l'amendement proposé, son opposition formelle.

Articles 67 à 72

Également ces articles ont pour objet principal de renuméroter des articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et à adapter des références intra textuelles.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 73

L'article 73 introduit le nouveau livre 3, subdivisé en cinq titres.

Cet article, qui se compose de 282 articles, constitue le cœur même du présent dispositif légal.

L'article révise intégralement l'ancien titre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Il s'agit de parvenir à une codification du droit du travail des gens de mer, droit qui est partiellement dérogatoire au droit commun du travail. Toute une série de nouvelles dispositions, recommandées par la Convention du travail maritime, sont ainsi introduites dans le droit luxembourgeois.

Art. 3.0.0-1

L'article 3.0.0-1 regroupe, par ordre alphabétique, une série de définitions nécessaires à une compréhension correcte du dispositif légal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « sauf stipulation contraire dans une disposition particulière » soit omis. Il estime que cette tournure de phrase n'a une

utilité que dans son contexte d'origine, à savoir l'article 2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime.

Renvoyant à l'article 5, où une telle précision a été conservée, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat et a supprimé ledit bout de phrase. Les définitions du présent article s'appliquent spécifiquement au présent livre 3, qui traite du droit du travail applicable aux gens de mer, et ne varieront pas au fil de ses titres et chapitres. En outre, la commission a corrigé la « phrase » liminaire en la dotant d'un verbe. Elle a ainsi remplacé le terme « l'expression » par les termes « on entend par ».

En s'abstenant de préciser davantage la définition relativement large donnée du « navire », la commission n'a pas suivi le Conseil d'Etat. Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie, en effet, aux nombreuses définitions de ce terme applicables dans d'autres textes et s'interroge s'il n'y aurait pas lieu de préciser cette définition afin d'éviter tout équivoque. Ainsi, dans sa teneur actuelle, cette définition inclut les navires inscrits au registre de plaisance, même s'ils ne sont pas exploités commercialement.

La commission donne à considérer que cette définition est à lire avec l'article qui suit qui délimite le champ d'application du livre 3. Cette définition a été reprise telle quelle de la Convention du travail maritime. Cependant, un lien avec la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales existe bel et bien : la loi précitée du 23 septembre 1997 renvoie au présent régime légal dès que le propriétaire d'un navire de plaisance décide de placer un équipage professionnel sur son navire. C'est dans ce cas de figure précis que les dispositions du présent livre, actuellement le titre 3 de la loi du 9 novembre 1990 précitée, sont à respecter par le propriétaire d'un navire de plaisance et à appliquer à l'équipage du navire de plaisance. Ce lien est clair et précis. Aucune ambiguïté n'est à craindre. La définition d'un navire de plaisance telle qu'elle est donnée par loi précitée du 23 septembre 1997 n'interfère pas avec celle du présent dispositif. Il s'agit de deux régimes légaux clairement définis et délimités. L'un s'applique aux navires commerciaux et certains autres navires énumérés à l'article 3.0.0-2, l'autre aux navires de plaisance, qui en droit luxembourgeois ne peuvent être utilisés qu'à des fins privées. Lorsque le navire de plaisance est doté d'un équipage professionnel, celui-ci est placé sous le régime du travail applicable aux gens de mer qui se trouve détaillé dans la loi précitée du 9 novembre 1990.

Dans la suite de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, la commission a supprimé, au niveau niveau de la définition de gens de mer, la référence faite au règlement grand-ducal prévu par l'article subséquent. Cette suppression, suggérée par le Conseil d'Etat, s'ensuit de la reprise de sa proposition de texte exprimée à l'égard de l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er.

Sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.0.0-2

L'article 3.0.0-2 délimite le champ d'application du régime du travail applicable aux gens de mer – tant à l'égard des navires visés que des gens de mer qui y sont soumis.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. Il rappelle que le droit du travail est réservé à la loi et qu'il est réservé à la seule loi formelle d'y apporter des restrictions.[4] Il n'est donc pas permis de recourir à un règlement grand-ducal pour en exclure certaines personnes ou certaines catégories de personnes travaillant à bord des navires.

[4] En vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Le Conseil d'Etat rappelle encore qu'aux « termes de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, tel qu'il a été révisé en date du 18 octobre 2016, dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe outre les objectifs, les principes et points essentiels des mesures d'exécution. ».

Le Conseil d'Etat critique, en outre, un certain manque de précision qui comporte un risque d'arbitraire lorsque le texte, pour déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer, déclare qu'il « sera dûment tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006 ou toute version ou [tout] document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT ».

Par ailleurs, ladite résolution n'est pas un acte juridique contraignant applicable au Luxembourg et il ne saurait y être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Un tel renvoi ne respecte pas les exigences de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution. Partant, le Conseil d'Etat exprime une deuxième opposition formelle à l'encontre de cette disposition.

Le Conseil d'Etat souligne que tout cadre pour une éventuelle exclusion de personnes de la définition des gens de mer devrait figurer, avec les éléments qui le déterminent avec la précision voulue, dans la loi.

Quant au paragraphe 2 de cet article, le Conseil d'Etat se réfère à une de ses observations faites à l'endroit de l'article 3.0.0-1, observation que la commission avait fait sienne.

Conformément à sa décision prise au niveau de la phrase liminaire de l'article 3.0.0-1, la commission a donc supprimé la tournure « Sauf disposition contraire expresse ».

Afin de lever les oppositions formelles du Conseil d'Etat, la commission a transposé le cadre dans lequel ledit règlement grand-ducal devra s'inscrire dans le présent article.

Une des grandes discussions lors de l'élaboration de la Convention du travail maritime était précisément la définition des « gens de mer ». L'objectif du Bureau International du Travail (BIT) était d'étendre cette qualification juridique au plus grand nombre afin de permettre également à des personnes non directement attachées au navire, mais travaillant de longues périodes sur un navire, de bénéficier du régime protecteur de la Convention. Ainsi, même un pianiste engagé à bord d'un navire de croisière sera considéré comme un marin. Toutefois, le BIT a laissé la possibilité aux Etats parties d'exclure certaines catégories de personnes de cette définition, en fin de compte très large. A cette fin, il a formulé certaines lignes directrices exigeant, par exemple, de considérer le lieu principal de l'activité de cette personne. De telles personnes peuvent, par exemple, être des techniciens ou ingénieurs qui interviennent pour une courte durée sur un navire en mer. La présente disposition reflète cette faculté accordée aux Etats parties.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. Le Conseil d'Etat juge insuffisante la suppression des références qu'il a critiquées dans son avis initial. Il donne à considérer que « la commission maintient son raisonnement en précisant qu'un règlement grand-ducal détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal. ». Le Conseil d'Etat rappelle donc que dans « une matière réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution, il revient à la loi de déterminer avec la précision suffisante les éléments essentiels du cadre permettant l'éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer. ».

Afin de lever son opposition formelle, le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article 3.0.0-2, paragraphe 1er, alinéa 1er.[5]

La commission a fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat. Par conséquent, elle a également supprimé, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la référence faite au règlement grand-ducal par la définition de gens de mer (art. 3.0.0-1., point 6°).

Supprimée par la commission, le Conseil d'Etat signale également qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée par rapport à la référence faite à une résolution de la Conférence générale de l'OIT.

Art. 3.0.0-4 (nouveau)

L'article 3.0.0-4 détermine la compétence territoriale interne du juge luxembourgeois.

Par l'insertion de cet article supplémentaire, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat qui critique que l'article 3.1.2-60, qui reprend le droit commun du licenciement, ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. A ce sujet, la commission renvoie à son commentaire dudit article.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.0.0-5 (ancien art. 3.0.0-4)

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, sur base de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, au règlement grand-ducal prévu pour fixer les « modalités et les conditions de délivrance » de la pièce d'identité des gens de mer. Ce sont plus précisément les « conditions » prévues comme pouvant être fixées par voie de règlement grand-ducal qui l'interpellent.

La commission a constaté qu'il s'agit en fait, et conformément à la convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, uniquement des modalités de la délivrance qui sont à fixer, de sorte qu'elle a supprimé les termes superfétatoires « et les conditions ».

En ce qui concerne l'autre observation du Conseil d'Etat dénotant une différence entre le texte du projet de loi et le texte coordonné joint au document de dépôt, la commission a constaté qu'il s'agit d'une erreur au niveau du texte coordonné joint au projet de loi. Saisie du seul texte de la future loi, cette observation ne l'a pas concerné directement.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle formulée à l'égard du présent article.

Art. 3.0.0-6 (ancien art. 3.0.0-5)

Cet article précise que les nouvelles incriminations introduites par le présent dispositif dans la législation sociale ne préjudicient pas les dispositions pénales prévues par d'autres lois et

[5] « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord~~, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal~~. »

notamment l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Quoique le Conseil d'Etat considère cette disposition comme superfétatoire, la commission a maintenu cet article – ceci pour des raisons de lisibilité, d'exhaustivité, voire de transparence du dispositif légal à l'égard des gens de mer, d'origine étrangère notamment.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat dans la suite.

Art. 3.0.0-7 (ancien art. 3.0.0-6)

L'article 3.0.0-7 encadre de manière générale l'application des règles du Code du travail aux gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 1er – Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1er – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois

Section 1re – Age minimum

Art. 3.1.1-1

L'article 3.1.1-1 reprend la norme A1.1 de la Convention du travail maritime, 2006, qui précise qu'en principe l'âge minimal pour travailler à bord des navires de mer est de 18 ans.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-2

Lié au précédent article, l'article 3.1.1-2 permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord sans avoir atteint l'âge requis. L'article sanctionne également pénalement l'armateur qui emploie un marin mineur.

Compte tenu de l'opposition formelle du Conseil d'Etat exprimée à l'encontre du premier alinéa, la commission a transformé en obligation la faculté prévue pour le commissaire d'ordonner la cessation de l'occupation d'un mineur. Ainsi, les termes « peut ordonner » ont été remplacés par le terme « ordonne ».

En supprimant au deuxième alinéa le début de phrase « Sans préjudice de l'alinéa qui précède, », la commission a également suivi l'avis du Conseil d'Etat concernant ce libellé. La sanction prévue par cet alinéa est, en effet, indépendante de la cessation immédiate du travail du marin concerné visée au premier alinéa.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement proposé lui permet de lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.1.1-2.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3

Cet article exige des gens de mer la présentation d'un certificat médical qui atteste leur aptitude à exercer leurs fonctions et que leur embarquement est sans danger tant pour leur propre santé que celle de l'équipage.

Dans l'intérêt de la lisibilité de ce libellé, le Conseil d'Etat estime qu'il serait utile de préciser que cette attestation est valide « à partir de son établissement ». Renvoyant à l'article 3.1.1-8 qui traite de la durée de validité de ce certificat, la commission a considéré plus judicieux d'apporter cette précision au niveau dudit article.

Art. 3.1.1-4

L'article 3.1.1-4 renvoie aux directives à suivre relatives à la conduite de pareils examens médicaux d'aptitude des gens de mer.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-5

L'article 3.1.1-5 précise qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la « Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée le 7 juillet 1978 », désignée par l'acronyme « STCW », ou conforme, quant au fond, à ces prescriptions est également accepté aux fins du présent chapitre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge cette référence à la Convention précitée comme superflue, car s'agissant d'une norme hiérarchiquement supérieure à la future loi.

La commission a maintenu cette première phrase de l'article. Elle partage ainsi l'avis du Commissariat aux affaires maritimes qui considère cette précision comme étant dans l'intérêt de la lisibilité et compréhensibilité de ce dispositif. Les marins visés proviennent habituellement de pays tiers au Luxembourg, voire à l'Union européenne. Bien souvent, ce sont ces normes internationales qui sont les textes de référence pour ces derniers.

Art. 3.1.1-6

L'article 3.1.1-6 précise, d'une part, que les frais du certificat médical sont à charge de l'armateur et détermine, d'autre part, quel praticien est autorisé pour délivrer ce certificat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate « que les auteurs du projet de loi sont *a priori* plus larges dans l'article sous examen en acceptant des médecins, sans spécialisation, avec la seule exigence d'être licenciés ou certifiés (points 1 à 3). La loi nationale est dès lors moins sévère et plus large que la norme internationale hiérarchiquement supérieure. Cependant, il faut souligner que la STCW n'émet à l'endroit de la qualification du médecin qu'une recommandation et non pas une obligation. ».

A l'encontre du point 4 du présent article, le Conseil d'Etat émet toutefois une opposition formelle fondée sur l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ce point prévoit la possibilité

de faire accepter un médecin par le commissaire, possibilité dont les modalités et conditions pourraient être précisées par un règlement grand-ducal.

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a supprimé le point 4.

La commission donne à considérer que tous les Etats visés sont censés respecter les standards internationaux et qu'à ce niveau le Grand-Duché ne peut se fier que sur le principe de la reconnaissance et de la confiance mutuelle. Ce n'est pas au Luxembourg de s'ingérer dans la législation et le fonctionnement interne d'autres Etats.

Dans la pratique, le Luxembourg considère ainsi comme autorisés les médecins d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange, les médecins licenciés d'un Etat ayant ratifié la Convention du travail maritime ou encore les médecins qui ont été licenciés par un Etat figurant sur la liste blanche de la STCW et sont habilités par ces Etats à délivrer des certificats médicaux qui répondent aux exigences prévues à la STCW. Les certificats établis par ces médecins sont donc réputés avoir été établis par des médecins qualifiés et suivant les prescriptions posées au paragraphe 7 de la Section A-I/9 du code STCW.

Toutefois, il est possible que certains Etats aient leurs propres spécificités qui vont au-delà de ces standards. C'est à ces spécificités que font référence les termes « suivant la réglementation qui y est applicable ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression du point 4° lui permet de lever son opposition formelle afférente.

Art. 3.1.1-7

L'article 3.1.1-7 précise quelles indications le certificat médical doit comporter.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa de cet article qui permet de préciser la forme et le contenu du certificat médical par voie de règlement grand-ducal. Il juge inconcevable qu'un règlement grand-ducal puisse déroger à une norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergent.

Constatant que les auteurs du projet de loi n'entendaient nullement fixer un autre contenu, mais qu'il s'agissait seulement de pouvoir préciser la forme de ce certificat, la commission a supprimé les termes « et le contenu ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique que la suppression des termes « et le contenu » limite le champ d'application du règlement grand-ducal à la seule forme du certificat médical, ce qui lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.1-8

L'article 3.1.1-8 détermine la durée de validité des certificats médicaux.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que les auteurs ne se sont pas limités à recopier le point afférent de la Convention du travail maritime et exprime deux oppositions formelles face à l'ajout « ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié ». Cette double condition supplémentaire, en contradiction avec la Convention, étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat demande la suppression de cette possibilité. En outre, les termes « autorité maritime » ne sont

point définis dans le dispositif et sont donc également source d'insécurité juridique. Il propose toutefois de préciser les points 1° et 2° par l'ajout des termes « à compter de son établissement ».

La commission a jugé l'ajout initial comme non nécessaire et la clarification desdits points, telle que proposée par le Conseil d'Etat, comme utile. La commission a en plus apporté une légère adaptation d'ordre rédactionnel (« à compter de la date de son établissement »).

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression proposée lui permet de lever ses trois oppositions formelles.

Art. 3.1.1-9

Cet article prévoit une sorte de recours pour les gens de mer qui n'ont pas pu obtenir leur certificat médical ou qui se sont vu imposer des limitations.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, à l'alternative prévue de pouvoir, le cas échéant, également se faire examiner « par un arbitre médical indépendant ». Puisque cette possibilité n'est nullement définie dans le projet de loi, ni dans la Convention du travail maritime, ni ailleurs en droit national, les personnes qui pourraient être considérées comme arbitres médicaux indépendants ne sont pas connues.

La commission a constaté que la formulation critiquée a été reprise de la Convention du travail maritime qui, elle-même, se doit de tenir compte de la diversité des systèmes afférents des Etats parties.

La commission a donc précisé les deux options prévues par la Convention et adapté au contexte légistique luxembourgeois le libellé de cet article. La commission a veillé à préserver l'intention de la Convention qui prévoit en fait un recours gracieux devant une autorité agréée. Il ne peut s'agir d'un médecin quelconque.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.1-10

Cet article prévoit une clause d'exception concernant l'exigence de disposer d'un certificat médical valide.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à constater que cet article constitue une copie du point 8 de la norme A1.2 de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-11

L'article 3.1.1-11 traite du cas de figure de l'expiration de la période de validité d'un certificat médical au cours d'un voyage.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à constater une différence de libellé par rapport au point afférent de la Convention du travail maritime que cet article reprend.

La commission a maintenu inchangé le libellé de cet article. Dans la mesure où les termes « praticien dûment autorisé » sont déjà utilisés à l'article 3.1.1-6, un problème de lisibilité de cet article ne se pose pas.

Art. 3.1.1-12

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que cet article a été recopié de la Convention du travail maritime (Norme A1.-2, point 10) et que cette même exigence apparaît également dans la STCW.

Art. 3.1.1-13

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime la même opposition formelle à l'encontre du libellé du présent article que celle qu'il avait formulée au niveau de l'article 3.1.1-2.

La commission a donc apporté le même amendement au présent article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression faite lui permet de lever son opposition formelle.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14 et 3.1.1-15

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à noter que ces articles reprennent à la lettre la règle 1.3 « formation et qualifications » de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-16

Tandis que l'alinéa 1er de l'article 3.1.1-16 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, la formulation du second alinéa suscite une opposition formelle.

L'alinéa 2 renvoie de manière très large à un règlement grand-ducal pour fixer les détails de la disposition générale précédente ayant trait aux conditions de formation professionnelle. Le Conseil d'Etat se heurte au fait que le pouvoir règlementaire ait la possibilité de fixer également les qualifications requises. Il renvoie à la règle 1.3 de la Convention du travail maritime : « les formations et brevets conformes aux instructions ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle ». Il note qu'il est « difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure. ».

La commission donne à considérer que ce règlement grand-ducal existe déjà,[6] mais traite uniquement de la reconnaissance des brevets, diplômes et autres titres. La partie problématique de la première phrase du deuxième alinéa peut donc être supprimée.

La commission a donc amendé l'alinéa 2 dans ce sens.

[6] Règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes critiqués lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.1-17

A cet endroit, le Conseil d'Etat réitère ses observations et ses oppositions formelles déjà formulées lors de son examen des articles 3.1.1-2 et 3.1.1-13.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose, en plus, formellement au terme de « fraude » employé au deuxième alinéa, point 3, comme infraction autonome et signale que la référence faite à l'article 58 du Code pénal est erronée car ne concernant pas la présente matière. Il rappelle que l'article 14 de la Constitution exige la précision de l'infraction pénale.

La commission donne à considérer qu'il importe de maintenir la possibilité d'accorder une dérogation à ces critères de formation professionnelle prescrite pour pouvoir réagir à des situations d'urgence notamment. C'est la raison pour laquelle il a été opté, au premier alinéa, pour la formulation « peut ordonner la cessation immédiate (…) ». La commission a donc amendé ce premier alinéa en évoquant explicitement cette possibilité de déroger à ces critères.

En ce qui concerne l'autre opposition formelle, la commission se voit amené à préciser qu'il s'agit de pouvoir sanctionner des personnes qui, par un comportement frauduleux ou de la tromperie, obtiennent un engagement à une fonction à bord pour laquelle elles ne disposent pas de la formation requise. Cette référence se rapporte, en fait, au « Code pénal maritime ». Il y donc lieu de se référer à la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant ce code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

L'alinéa 2, point 3°, de l'article 3.1.1-17 a donc été amendé dans ce sens.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les suppressions et précisions apportées à cet article lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18 et 3.1.1-19

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20

L'article 3.1.1-20 prévoit que tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin.

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le début de phrase de l'alinéa 2.

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie, en outre, à ses considérations générales quant au règlement grand-ducal évoqué par l'alinéa 3 de cet article. La commission donne à considérer que ce règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme, le contenu et les modalités de

délivrance du livret de marin existe déjà, à savoir le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-21

Cet article retient que l'engagement des gens de mer peut être direct, par l'armateur, ou indirect, par une agence externe qui soit se limite à agir comme intermédiaire entre les équipages et l'armateur, soit agit comme employeur. Dans ce dernier cas, le contrat d'engagement n'est pas conclu entre le marin et l'armateur (propriétaire ou exploitant du navire).

Ces agences, appelées communément « *Manning agences* », permettent donc aux entreprises d'armement d'externaliser le recrutement, la formation et la rémunération pour tout ou une partie de leur équipage.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-22

Cet article règle plus en détail les relations entre armateurs et services de placement et de recrutement.

Dans son avis, le Conseil d'Etat soulève une question similaire à celle qui vient d'être posée concernant le contrôle du respect par pareils agences établies hors d'Etats signataires de la Convention du travail des normes de cette dernière. Le Conseil d'Etat considère la formulation « par des mesures appropriées » comme source d'insécurité juridique, concède toutefois que cette responsabilité de l'armateur résulte directement de la Convention.

La commission a maintenu cet article inchangé.

Art. 3.1.1-23

L'article 3.1.1-23 traite du cas de figure de la défaillance du service de placement et de recrutement qui a agi en tant qu'employeur de fait ou de droit. *In fine*, les obligations financières et autres obligations reposent sur l'armateur.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère l'alinéa 1er de cet article comme « inutile » car exprimant une évidence.

La commission a préféré s'exposer à la critique d'exprimer des évidences ou d'être redondant que de supprimer l'alinéa considéré comme « inutile » par le Conseil d'Etat.

La commission apprécie la clarté de ce rappel textuel. Elle donne à considérer que la spécificité du secteur maritime rend difficile à déterminer l'employeur. Une multiplicité d'entités (agences de placement, de recrutement, managers) peuvent intervenir dans le recrutement et la gestion du personnel de bord. C'est ainsi que le terme « employeur » n'est jamais utilisé ni dans la Convention du travail maritime de 2006, ni dans la directive 2009/13/CE. La Convention du travail maritime a cherché à canaliser la responsabilité sur une seule personne quel que soit le montage juridique adopté, de sorte que l'armateur a fait l'objet d'une définition particulière.

Dans la réalité, il n'est pas rare que des armateurs tentent de se dédouaner de leurs obligations sociales arguant du fait que seule l'agence est responsable. C'est pourquoi il est important de souligner et de retenir sans équivoque que malgré « l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006 ».

Art. 3.1.1-24 à 3.1.2-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-3

L'article 3.1.2-3 traite du contrat d'engagement maritime des gens de mer.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu au *point 1°* de cet article. Il rappelle « que le pouvoir conféré au Grand-Duc par l'article 36 de la Constitution ne lui permet pas d'étendre ou de restreindre la portée de la loi, en l'occurrence les dispositions relatives à la preuve des obligations contractuelles prévues par le Code civil. ».

Partant, la commission a rayé ce renvoi à un règlement grand-ducal. En plus, elle a fait droit à la demande du Gouvernement d'amender le *point 5°* de cet article, afin de faire droit à une observation de l'Organisation internationale du travail – la fin de phrase ajoutée « sauf à la demande expresse du marin » est à supprimer, car non prévue par la Convention du travail maritime à transposer.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression du renvoi à un règlement grand-ducal lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.2-4

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-5

L'article 3.1.2-5 énumère notamment les indications que doit comporter un contrat d'engagement maritime.

Tel que demandé par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le début de phrase du *paragraphe 1er* (« Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, »).

En revanche, la commission a préféré maintenir la précision fournie par l'alinéa 3 du paragraphe 1er qui rappelle que si le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A2.1 de la Convention constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement. Pour le Conseil d'Etat ce rappel est superfétatoire.

Le choix de la commission s'explique par la multitude des acteurs œuvrant dans ce secteur résolument international (armateurs, marins, inspecteurs, etc.). Il est ainsi utile de souligner que sur un navire battant pavillon luxembourgeois, la Convention du travail maritime constitue un socle de normes minimales auquel il est impossible de déroger quelle que soit la loi applicable au contrat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère également *l'alinéa 2 du paragraphe 2* comme superfétatoire. Cette disposition précise qu'un document écrit de modification n'est pas nécessaire en cas de modification législative, réglementaire, administrative ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une reprise de l'article L. 121-4, paragraphe 4, dernier alinéa, du Code du travail, la commission a maintenu l'alinéa en question.

Faisant droit au Conseil d'Etat qui estime qu'il serait utile de permettre au marin d'établir également le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens et non seulement son existence, la commission a amendé le *paragraphe 3*. Elle a donc inséré les termes « et le contenu ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-6

L'article 3.1.2-6 règle la période d'essai que le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat suggère de supprimer les termes « Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15 ». Il donne à considérer que cet article ne s'applique qu'aux contrats d'engagement à durée indéterminée tandis que l'article 3.1.2-15 s'applique aux contrats à durée déterminée.

La commission a toutefois maintenu lesdits termes. Elle souligne qu'il s'agit de tenir explicitement compte des contrats à durée déterminée qui deviennent des contrats à durée indéterminée. Ce libellé est une reprise de l'article L. 122-8, alinéa 2, du Code du travail auquel renvoie l'article L. 121-5 du Code du travail.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-7 à 3.1.2-16

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-17

Cet article assure l'égalité de traitement des gens de mer liés par un contrat à durée déterminée avec les gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée pour ce qui est des dispositions légales et conventionnelles qui leur sont applicables.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte au fait que *l'alinéa 2* de l'article 3.1.2-17 ne détaille pas de quelle manière l'armateur est tenu d'informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance de poste. En plus, afin d'éviter toute confusion, il y aurait lieu de préciser que sont visés seulement les gens de mer occupés dans ses services sous contrat de travail à durée déterminée.

Partant, la commission a amendé cet alinéa par l'insertion, d'une part, des termes « à bord de ses navires » et « qu'il emploie, » et, d'autre part, par l'ajout de la phrase suivante : « Une telle information est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer. ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-18

L'article 3.1.2-18 règle la période d'essai que le contrat d'engagement à durée déterminée peut prévoir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que la rédaction de cette disposition ne permet pas de convenir d'une période d'essai dans le cadre d'un contrat dont la durée est inférieure à trois mois. Demander une période d'essai pourrait cependant également être dans l'intérêt du marin. Le Conseil d'Etat souligne, en outre, que le Code du travail quant à lui permet une période d'essai pour les contrats à durée déterminée inférieure à trois mois.

La commission rappelle qu'un contrat d'engagement ne peut être résilié durant la période d'essai minimale de deux semaines. La formulation de cet article avait pour objectif de mettre en place une période d'essai dans le cadre des contrats à durée déterminée, dans le sens du droit commun du travail, c'est-à dire qu'elle soit à la fois proportionnée et utile.

Ainsi, une durée de l'essai inférieure ou égale au tiers de la durée du contrat a, aux yeux des auteurs du projet de loi, semblé proportionnée.

Prévoir une période d'essai pour des contrats de moins de deux mois semble cependant inutile, compte tenu des délais de résiliation à respecter et prévus par l'article 3.1.2-6, paragraphe 5. Seuls les contrats d'une durée supérieure à deux mois et inférieurs à trois mois peuvent ainsi encore être visés afin de faire droit à ladite observation du Conseil d'Etat. C'est dans ce sens que l'article a été amendé.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-19 à 3.1.2-22

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-23 à 3.1.2-28

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser ou à indiquer l'origine de ces dispositions.

Art. 3.1.2-29

L'article 3.1.2-29 met en œuvre la norme A2.5.1, paragraphe 4.

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare cet article comme superflu. Il est évident que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le recouvrement du coût du rapatriement. Le Conseil d'Etat se heurte, en outre, à la formulation malencontreuse de cette disposition.

Compte tenu du caractère particulier du droit maritime, la commission préfère fixer cette « évidence » que l'armateur a toujours la possibilité de se retourner contre un tiers pour le

recouvrement du coût du rapatriement. Elle a cependant fait sienne la proposition de reformulation exprimée par le Conseil d'Etat (« L'armateur a le droit de recouvrer […] »).

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-30 et 3.1.2-31

Ces articles, qui correspondent aux points 5 et 6 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime, n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-32

L'article 3.1.2-32 correspond au point 9 de la règle 2.5 de la Convention du travail maritime. Il prévoit qu'une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être tenue à bord et mise à disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se demande s'il n'y aurait pas lieu, comme cela figure dans d'autres articles, d'ajouter les termes « ou du moins en anglais ».

La commission se doit toutefois de signaler que cette proposition ne peut pas être suivie à la lettre. Un tel ajout reviendrait à assouplir cette condition minimale prévue par la Convention du travail maritime qui ne se réfère pas à la langue anglaise.

L'objectif de cette disposition est la protection du marin. Celui-ci doit être informé de ce droit dans une langue de sa connaissance, en général la langue du navire. Recourir à la conjonction « ou » donnerait une alternative moins protectrice du marin. Ajoutées de cette manière, il serait probable que dans bien des cas ces dispositions ne soient mises à disposition seulement en langue anglaise. C'est la raison pour laquelle la commission a procédé à cet ajout par le terme « et ». La charge supplémentaire ainsi imposée à l'armateur ne semble pas excessive, compte tenu du fait qu'une traduction anglaise de ces dispositions nationales se trouve aisément.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-33

L'article 3.1.2-33 correspond au point 2 de la norme A2.5.2 « garantie financière » de la Convention du travail maritime et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-34

L'article 3.1.2-34 exige la mise en place d'une garantie financière par l'armateur destinée à assister les marins abandonnés.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière. Il rappelle que cette matière a trait à la liberté du commerce, réservée par l'article 11 de la Constitution à la loi.

La commission précise qu'un tel règlement grand-ducal existe déjà. Il date du 3 avril 2020 et fixe la forme de la garantie financière. Ce règlement ne dit mot sur les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière.

Par conséquent, la commission a supprimé cet ajout en fin de phrase de l'alinéa 3.

Pour ce qui est de la question soulevée par le Conseil d'Etat qui, dans un contexte international, est visée par la notion de « partenaires sociaux », la commission a été informée qu'il s'agissait de la Fedil *Shipping* pour les armateurs et des syndicats OGBL et LCGB pour le salariat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la référence à un règlement grand-ducal pour les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière est supprimée et que le renvoi à un règlement grand-ducal n'est uniquement maintenu que pour fixer, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière. Le Conseil d'Etat se dit dès lors en mesure de lever son opposition formelle.

Art. 3.1.2-35 à 3.1.2-46

Ces articles n'appellent pas d'observation particulière de la part du Conseil d'Etat qui se limite à les paraphraser ou à en indiquer l'origine dans la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.2-47

L'article 3.1.2-47 énumère des obligations générales du marin.

La disposition que le marin doit exécuter son travail avec « soin, probité et conscience […] dans le respect […] usages en vigueur », suscite une opposition formelle de la part du Conseil d'Etat. Dans son avis, celui-ci rappelle qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi et renvoie à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution. Il critique de surcroît le manque « de précisons quant aux usages en vigueur » et l'insécurité juridique induite par cette disposition.

La commission signale que cet article est une reprise à droit constant de l'article 88 de la loi précitée du 9 novembre 1990, qui renvoyait déjà aux usages. Les usages sont synonymes de coutume et donc une source du droit non écrit. Parler d'insécurité juridique à leur sujet revient à remettre en cause la coutume comme source du droit. L'article 1134-1 du Code civil se réfère directement « aux usages ». Il en va de même de l'article 1135 du Code civil.

Concernant les principes applicables à l'exécution du contrat de travail, la loi précitée du 9 novembre 1990 renvoie déjà à la coutume. Il s'agit donc d'une coutume *secundum legem*, qui a la même valeur que la loi. Le Code du travail y renvoie également à l'article L. 224-3, point 3, lettre b, et à l'article L. 533-13, point 4.

Puisqu'il semble impossible de définir avec précision les usages respectivement en vigueur sur le lieu de travail du marin, cette disposition a forcément été rédigée de manière générale. La commission s'est ainsi limitée à préciser qu'il s'agit des règlements et usages *sur le navire où il est affecté*. Les marins, qui changent de navire, devront respecter ces usages de travail qui sont susceptibles de diverger de navire en navire. Il est toutefois impossible de savoir à l'avance ce qui sera d'usage sur tel ou tel navire. Egalement dans d'autres contextes de travail des façons de faire constantes, acceptées et pratiquées par tous et non contestées, donc des usages, ont été déclarées comme étant une coutume et obligatoire par des juges sans qu'elles aient été fixées dans un règlement ou un écrit quelconque.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique qu'il ne partage pas l'interprétation faite par la commission de la coutume et souligne « que c'est précisément la constance et l'uniformité de l'usage dans un milieu social qui en fait une coutume. ». Dans le présent cas de figure, l'usage est toutefois « défini en raison des pratiques spécifiques et variables appliquées sur le navire où le marin est affecté. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat s'interroge sur la nature des usages professionnels spécifiques à un navire donné visés par la disposition sous revue et considère que l'article, par l'emploi des termes « dans les conditions convenues et dans le respect de la présente loi […] », distingue les obligations relatives à l'exécution du travail par le marin selon qu'elles aient une origine conventionnelle ou une origine normative. Il souligne qu'en plaçant les « usages » à la suite des lois et règlements, cette disposition place ceux-ci parmi les actes normatifs.

Le Conseil d'Etat constate donc que les usages dont il est question sont susceptibles de réglementer les droits des travailleurs. Puisque ces droits constituent une matière réservée à la loi en vertu de l'article 34 de la Constitution, les points essentiels relatifs à cette matière doivent être contenus dans la loi. Par conséquent, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle.

In fine, le Conseil d'Etat souligne « qu'une obligation en lien avec l'exécution par le marin de son travail ne lui est imposable que s'il y a consenti par contrat, s'il est soumis à une convention collective de travail qui prévoit cette obligation ou si cette obligation est prévue par une norme européenne ou internationale, une loi ou un règlement grand-ducal. L'usage dont il est question à la disposition sous avis ne relève d'aucune de ces conventions ou d'aucun de ces actes normatifs. ».

Afin qu'il puisse lever son opposition formelle, le Conseil exprime une proposition de texte pour l'article 3.1.2-47, point 1°, nouveau. La commission a adopté ce libellé.

Art. 3.1.2-48 à 3.1.2-59

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-60

L'article 3.1.2-60 reprend le droit commun du licenciement (article L. 124-11, paragraphes 1er à 4, du Code du travail).

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique que cet article ne précise pas quelle juridiction du travail est territorialement compétente. Il rappelle que dans le droit commun du travail, c'est le lieu du travail qui est déterminant. Dans le présent contexte, il serait cependant utile de préciser la compétence territoriale des juridictions et d'indiquer quels sont les critères de rattachement à prendre en compte.

La commission donne à considérer que le droit international privé a mis en place des principes qui fixent la compétence internationale dans le cadre d'un contrat de travail. Dans le contexte européen cette compétence est fixée par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ainsi que par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui y est associée. En dehors du cadre européen, la détermination des juridictions compétentes se fait par extension à l'ordre international des règles territoriales internes.

La commission a suivi l'avis du Conseil d'Etat par l'insertion d'un article supplémentaire (art. 3.0.0-4) parmi les articles préliminaires du présent livre.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-61 et 3.1.2-62

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-63

L'article 3.1.2-63 traite de la fin du contrat d'engagement maritime en cas de cessation des affaires de l'armateur (paragraphe 1er) ou de décès du marin (paragraphe 2).

Le paragraphe 2 vise de manière générale le décès du marin sous contrat. Ce décès ne doit pas être directement lié au travail, par exemple à un accident du travail, toute autre hypothèse est couverte.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.2-64 à 3.1.6-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 2 – Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1er – Durée du travail

Art. 3.2.1-1

L'article 3.2.1-1 détermine le champ d'application du chapitre 1er, réglant la durée du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à renvoyer à ses considérations générales concernant le champ d'application du projet de loi.

La commission renvoie à sa discussion afférente lors de sa réunion du 8 octobre 2020.

Section 1ère – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2 à 3.2.1-10

Dans l'avis du Conseil d'Etat, les articles 3.2.1-2 à 3.2.1-10 ne suscitent pas d'observation particulière.

Tel que suggéré dans l'avis du Conseil d'Etat, la commission a omis la précision à la fin de l'alinéa 2 de l'article 3.2.1-3 relative aux jours fériés pour la reprendre au niveau de l'article 3.2.2-1, au commentaire duquel la commission renvoie.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-11

L'article 3.2.1-11 prévoit les cas dans lesquels la durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi vont plus loin que le point 14 de la norme A2.3 de la Convention du travail maritime en ajoutant quatre cas où un tel dépassement de la durée maximale journalière du temps de travail deviendrait possible. Le Conseil d'Etat note qu'en cas de conflit à ce sujet, la Convention du travail maritime pourra être invoquée par le marin. Par conséquent, le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle la suppression des points 3 à 6.

La commission note que lesdits points sont issus de l'article 92 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Ces points étaient initialement prévus par la convention n° 109 de l'OIT, mais qui n'est jamais entrée en vigueur.

Par la suppression de ces quatre points, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les suppressions des anciens points 3° à 6° lui permettent de lever son opposition formelle.

Art. 3.2.1-12

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-13

L'article 3.2.1-13 prévoit l'affichage d'un tableau à bord précisant l'organisation du travail à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne à considérer que la référence faite, au point 2, au nombre maximal d'heures de travail est superfétatoire. Partant, la commission a supprimé les termes « maximal d'heures de travail ou le nombre ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-14 et 3.2.1-15

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.1-16

L'article 3.2.1-16 prévoit les sanctions qui s'appliquent en cas d'inobservation des limites maximales de durée de travail fixées ou des dispositions sur la tenue des registres des heures et de l'organisation du travail à bord.

Pour des raisons de cohérence rédactionnelle, le Conseil d'Etat recommande d'aligner la terminologie employée au point 1° à celle employée au niveau de l'article 3.2.1-5. Par conséquent, la commission a remplacé la formulation « au-delà des limites maximales de durée de travail » par les termes « sans respecter les heures de repos minimales ».

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande, en plus, de renoncer au renvoi à des règlements grand-ducaux d'exécution prévu par ce point. A ce sujet, la commission a fait droit aux explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qui ont souligné que ce renvoi doit être maintenu, car la convention collective du 14 février 2020, qui fixe les heures minimales de repos, a été déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 3 avril 2020.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se réfère encore à ses observations formulées à l'endroit de l'article 3.2.2-6 *in fine*. Donnant à considérer qu'une différence entre ces peines existe également dans le Code du travail, la commission n'a pas jugé utile d'aligner les sanctions entre l'article 3.2.1-16 et 3.2.2-6.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de recréation

Section 1re – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1

L'article 3.2.2-1 reprend le principe posé par l'article 3.2.1-3, selon lequel chaque marin a droit à un repos correspondant aux jours fériés.

La précision ajoutée en fin de phrase du premier alinéa, s'ensuit d'une suggestion d'ordre rédactionnel exprimée par le Conseil d'Etat dans l'intérêt de la lisibilité du texte. A ce sujet, la commission renvoie à son amendement visant l'article 3.2.1-3.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.2.-2 à 3.2.2-5

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-6

L'article 3.2.2-6 prévoit une sanction pénale.

Tandis que la commission a fait sienne la proposition d'ordre rédactionnel exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat, elle n'a pas suivi la suggestion d'amendement visant à aligner les sanctions prévues par le présent article et l'article 3.2.1-16. Cette différence entre les peines existe également dans le Code du travail.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Articles 3.2.2-7 et 3.2.2-8

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-9

L'article 3.2.2-9 prévoit des sanctions pénales qui sont identiques à celles établies par l'article L. 231-13 du Code du travail.

S'appuyant sur le principe de la spécification de l'incrimination, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article.

Parmi les trois articles qui composent la présente section, il y a donc lieu de se référer directement à l'article effectivement visé – concrètement, il s'agit de l'article 3.2.2-7. La commission a précisé le libellé en conséquence.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10

L'article 3.2.2-10 transpose la règle 2.4, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006, qui pose le principe que tous les gens de mer ont droit à des congés annuels.

Nonobstant du fait que le Conseil d'Etat considère superfétatoire ce rappel sur l'application de la loi luxembourgeoise, la commission a maintenu cette disposition.

La commission souligne que quelle que soit la loi applicable au contrat – choisie ou localisée selon les critères du droit international privé – les dispositions qui figurent dans la section 3 relative aux congés annuels sont impératives.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.2-11 à 3.2.2-19

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-20

L'article 3.2.2-20 rappelle l'objectif de ce chapitre qui n'est pas uniquement de s'assurer que le marin ait le droit de prendre des congés annuels, mais que ceux-ci soient effectivement pris – au minimum une fois par an.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. Renvoyant à l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution, il exige que les conditions minimales de cumul du congé soient déterminées dans le corps même de la loi.

La commission a donc amendé l'article 3.2.2-20 en reprenant la formulation afférente du Code du travail.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque que l'amendement effectué lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.2.2-21

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.2-22

Compte tenu de l'imprécision de cet article qui fixe le régime répressif s'appliquant aux infractions à la présente section, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement.

Partant, la commission a précisé les articles effectivement couverts par ces peines.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23

L'article 3.2.2-23 permet aux gens de mer de pouvoir bénéficier d'un congé parental équivalent à celui des travailleurs à terre.

Au *paragraphe 1er*, compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat et afin de lever tout doute quant au champ d'application de cette disposition, la commission a ajouté les termes « s'ils répondent aux exigences desdits articles. ».

A ce sujet, la commission tient à rappeler que la détermination de la loi applicable au régime de sécurité sociale ne suit pas la même logique que celle de la loi applicable au contrat de travail.

Ainsi, au niveau européen, la détermination de la loi applicable au régime de sécurité sociale est régie par le règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

En dehors de ce cadre communautaire, il y a lieu de prendre en considération l'existence de conventions bilatérales. A défaut, un régime d'assurance privée est à appliquer (cf. infra, art. 4.0.0-2 du présent projet de loi).

Autrement dit, le droit au congé parental est indépendant de la loi applicable au contrat de travail, mais dépend de l'affiliation au régime de sécurité sociale. Par voie de conséquence, deux lois différentes peuvent s'appliquer au contrat de travail et au régime de sécurité sociale.

A l'encontre du *paragraphe 3*, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle en rappelant l'article 11, paragraphe 2, de la Constitution. Pour répondre à cette opposition formelle, la commission a reformulé ce passage de manière plus générale en omettant les termes « de sexe masculin ». Cette précision rédactionnelle résultait de la présomption des auteurs que la femme marin ayant accouchée ne serait de toute manière plus à bord au moment du début de son congé parental.

En outre, afin de répondre à une préoccupation exprimée par les armateurs et ayant trait à l'organisation pratique de cette disposition, la commission a complété ce paragraphe en prévoyant que le point de départ de ce premier congé parental est à fixer de manière concertée

entre l'armateur et le marin. Elle est d'avis que cette phase de concertation ne peut dépasser deux mois à compter de la demande de congé parental.

Cette flexibilité concernant le début du congé parental est requise compte tenu de la spécificité de ce secteur. Un navire sur haute mer peut difficilement faire marche arrière pour rejoindre le prochain port afin de permettre à un de ses marins d'entamer immédiatement son congé parental. Il doit, en plus, s'agir d'un port, où le marin concerné puisse être remplacé. Sans ce minimum de flexibilité, le navire risquerait, au pire des cas, d'être immobilisé pendant des semaines, si cette personne occupe une fonction essentielle.

L'objectif de cette concertation est, notamment, de garantir que le marin concerné informe à temps son armateur de la grossesse de sa femme afin que le congé parental, auquel il a droit, puisse être organisé bien au préalable afin d'éviter les inconvénients qu'ils viennent d'évoquer. Il s'agit de concilier les intérêts divergents des deux parties. Informé à l'avance, l'armateur devrait aisément pouvoir organiser la relève du marin sollicitant son congé parental.

La commission a également prévu le cas de figure d'un désaccord entre ces deux parties sur cette date.

La détermination du délai endéans lequel ce premier congé parental doit commencer a été laissée aux soins des partenaires sociaux.

Le nouveau *paragraphe 4* vise à régler le cas de figure d'un désaccord sur le report du deuxième congé parental.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes de « marin de sexe masculin » lui permet de lever son opposition formelle.

Chapitre 3 – Les salaires

Art. 3.2.3-1

L'article 3.2.3-1 détermine le champ d'application du présent chapitre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales et demande que le champ d'application des marins visés par cette disposition soit harmonisé ou bien précisé.

Cette disposition a été maintenue inchangée par la commission.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 2 – Droit à la rémunération

Articles 3.2.3-3 à 3.2.3-7

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-8

L'article 3.2.3-8 traite de la continuation du versement des salaires durant une période de captivité du marin.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la formulation de cet article. Il donne à considérer que ce libellé peut « être compris en ce sens que le contrat d'engagement prendrait fin après le rapatriement du marin libéré. ».

Afin d'exclure cette interprétation erronée, la commission a précisé le début du deuxième alinéa.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-9

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Section 3 – Calcul et paiement

Articles 3.2.3-10 à 3.2.3-12

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-13

L'article 3.2.3-13 prévoit une sanction administrative afin d'inciter les armateurs à ne pas retarder indûment le paiement des salaires des gens de mer.

La nuance introduite par la commission dans la formulation de cet article s'ensuit d'une observation afférente exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat. Celui-ci critique le fait que le libellé initial « ne prévoit aucune latitude d'appréciation par rapport au comportement de l'armateur ». Le Conseil d'Etat estime que l'amende doit pouvoir être adaptée par rapport au manquement constaté. C'est ainsi que le terme « de » a été remplacé par les termes « allant jusqu'à ».

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14

L'article 3.2.3-14 prévoit des salaires minima.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article en raison de l'insécurité juridique créée par un libellé qui manque de clarté.

La commission donne à considérer que la formulation de ce libellé vise à traduire une réalité complexe. La législation actuelle pose le principe que tout marin qui navigue sous un pavillon luxembourgeois doit être payé au salaire social minimum luxembourgeois. Ce texte n'a jamais

été suivi dans la pratique. Les salaires versés s'orientent à ceux d'application dans le pays d'origine du marin, même si sur le navire les marins en question exercent les mêmes tâches. Cette problématique fut l'objet d'ample discussions entre partenaires sociaux pour parvenir à la solution désormais proposée. Le constat partagé était que le niveau d'un salaire social minimum s'oriente au niveau du coût de la vie dans l'Etat respectif. Un autre principe admis concernant la fixation des salaires était, d'une part, celui de la liberté contractuelle et, d'autre part, celui de la nécessaire fixation de certains minima en-dessous desquels un salaire est à qualifier comme inadmissible. Il est évident que pour un marin résidant au Luxembourg ou si la loi lui applicable est le droit luxembourgeois, le salaire social minimum luxembourgeois s'applique. Il s'agissait donc de fixer une norme minimale pour toutes les autres catégories de marins, d'où la référence, critiquée comme « nébuleuse », « aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. ». Deux références concernant ces salaires existent au niveau international, le standard du Bureau international du travail (BIT) et le standard de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)[7].

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a donc précisé que ce montant sera fixé par « règlement grand-ducal ou conventions collectives » qui s'orienteront aux recommandations internationales. Cette tournure s'inspire de la loi française qui renvoie à un décret pour fixer ces rémunérations internationales.

Idéalement une convention collective serait déclarée d'application générale dans le secteur qui rend obligatoire les minima posés par l'ITF qui sont plus élevés que ceux du BIT. Il s'agit également d'éviter de s'exposer au reproche d'être un pavillon de complaisance.

Ces minima n'ont pas été inscrits dans la loi, afin d'éviter de devoir emprunter la lourde procédure d'une modification législative à chaque adaptation de ces montants par l'ITF.

La commission note que ni le Conseil d'Etat, ni la Chambre des Salariés, ne remettent en question l'argumentation que le salaire doit être lié au coût de la vie dans le pays de résidence du marin.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il peut lever son opposition formelle initiale exprimée pour des raisons de sécurité juridique, l'amendement parlementaire l'amène toutefois à exprimer une nouvelle opposition formelle en vertu des articles 34, 35 et 45, paragraphe 2, de la Constitution. L'insertion effectuée n'apporte pas la précision requise dans le cadre de matières réservées à la loi. L'ajout se limite à préciser que ce seront des « règlements grand-ducaux ou conventions collectives » qui fixent le montant du salaire minimal par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Le Conseil d'Etat souligne que le législateur ne peut pas se dérober de pareilles matières en chargeant une autre autorité de définir l'étendue et les modalités de leur pouvoir réglementaire.

Un examen de la Convention du travail maritime permet cependant au Conseil d'Etat de formuler une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle. Le Conseil d'Etat fonde sa proposition sur l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle qui a précisé que les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale.

La commission a fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article sans observation par la suite.

---

[7] En anglais: *International Transport Workers' Federation (ITF)*

Articles 3.2.3-15 et 3.2.3-16

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations formulées à l'encontre de l'article précédent et s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, également à l'article 3.2.3-16.

La commission estimait que la précision supplémentaire apportée au niveau de l'article 3.2.3-14 devrait être de nature à permettre au Conseil d'Etat de lever également son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.2.3-16. Il est donc renvoyé au commentaire dudit article.

Articles sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-17

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table

Section 1re – Logement et loisirs

Articles 3.2.4-1 et 3.2.4-2

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-3

L'article 3.2.4-3 concerne les logements à bord mis à disposition des gens de mer.

L'avis formulé par le Conseil d'Etat à son encontre se caractérise par une double opposition formelle visant son paragraphe 2 et ceci pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Partant, la commission a reformulé ce paragraphe, de sorte que les points 20 et 21 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime ne soient plus mélangés.

La commission souligne que, dans aucun cas, le commissaire ou un règlement grand-ducal ne saura prendre des dérogations de manière générale par voie de disposition générale à une norme légale dans une matière réservée à la loi.

En effet, ces dérogations ou exemptions sont accordées au cas par cas. Ceci, après examen de la taille du navire, du nombre de personne à bord, de ce qui est raisonnable et après consultation des partenaires sociaux.

La commission estimait que l'amendement apporté au présent article devrait également être de nature à permettre au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.2.4-7, article qui sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations apportées par la commission lui permettent – compte tenu de l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle – de lever son opposition formelle concernant les articles 3.2.4-3 et 3.2.4-7.

Articles 3.2.4-4 à 3.2.4-6

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-7

L'article 3.2.4-7 sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article. A ce sujet, la commission renvoie à son amendement apporté à l'article 3.2.4-3.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations effectuées au niveau dudit article lui permettent de lever son opposition formelle.

Section 2 – Alimentation et service de table

Articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-11

L'article 3.2.4-11 concerne le statut du cuisinier à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime des observations concernant les paragraphes 1er, 3 et 4. Tant le paragraphe 3 que le paragraphe 4 sont frappés d'une opposition formelle.

La commission a supprimé la référence à un âge minimal. Cette suppression fait droit à l'observation du Conseil d'Etat considérant cette précision comme superfétatoire, l'article 3.1.1-1 du projet de loi disposant que « l'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 18 ans est interdit ».

Egalement au niveau du *paragraphe 3*, la commission suit l'avis du Conseil d'Etat et désigne le commissaire comme l'autorité compétente pour reconnaitre la formation portant sur l'aptitude pratique à cuisiner, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Tout en prenant acte que cette formation supplémentaire est requise par la Convention du travail maritime à la norme A3.2, paragraphe 4, la commission donne à considérer qu'une telle formation n'existe pas au Luxembourg, de sorte que le rôle du commissaire se limite à reconnaître ces formations étrangères.

La commission note que la responsabilité de l'autorité compétente est encadrée par des prescriptions minimales concernant les cuisiniers de navires publiées par l'OIT.

Afin de lever l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la commission a supprimé le *paragraphe 4*, accordant à l'exécutif la possibilité de préciser par règlement grand-ducal les conditions d'admission comme cuisinier d'un marin ne disposant pas du certificat requis, mais ayant acquis une expérience significative en la matière.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement apporté au paragraphe 3 et la suppression de l'ancien paragraphe 4 lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Articles 3.2.4-12 à 3.2.4-15

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.4-16

L'article 3.2.4-16 prévoit plusieurs infractions.

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la commission a reformulé le paragraphe 1er de l'article 3.2.4-16, dans la mesure où les articles visés ne se rapportent pas tous à des règlements d'exécution.

Partageant l'avis du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 2, alinéa 2, la commission a supprimé cette disposition qui prévoyait des sanctions pénales plus sévères pour les cas où un cuisinier a été engagé à bord qui ne dispose pas des formations nécessaires, que pour les infractions à l'article 3.2.4-8 qui concerne la qualité et la quantité d'eau potable et de nourriture. En parallèle, elle a complété le paragraphe 1er d'une référence à ces articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13. Elle a également jugé pertinent d'inclure dans ces sanctions l'article 3.2.4-9, prévoyant la mise à disposition gratuite de nourriture aux marins engagés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 5 – Egalité de traitement entre les hommes et les femmes

Art. 3.2.5-1

L'article 3.2.5-1 rend applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions du titre IV du livre II du Code du travail.

Partageant l'observation du Conseil d'Etat qui estime que la référence à l'article L.243-1 du Code du travail n'est pas nécessaire, la commission a supprimé cet alinéa.

C'est à escient que la commission s'est abstenue de définir la notion de l'entreprise dans le contexte spécifique du travail maritime, piste suggérée par le Conseil d'Etat.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 6 – Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail

Art. 3.2.6-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1er – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Art. 3.3.1-1 à 3.3.1-4

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.1-5

L'article 3.3.1-5 a trait aux équipements médicaux et se réfère à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère que cet article « n'apporte aucune plus-value normative et est superflu. ».

La commission a maintenu cet article, quitte à omettre la mention de règlements grand-ducaux d'exécution. Cet article permet aux capitaines et autres gens de mer, le plus souvent étrangers, de mieux comprendre l'articulation entre les différents textes luxembourgeois applicables.

La commission donne à considérer que lesdits règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris. Le besoin de procurer pareilles précisions ne s'est jamais posé. Au niveau européen, ce domaine est réglé de manière assez explicite et en détail par des directives et règlements.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.1-6

Cet article prévoit des sanctions pénales.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a ajouté l'adjectif « qualifé » après le terme « dentiste ».

Article sans observation dans la suite.

Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs

Art. 3.3.2-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-2

L'article 3.3.2-2 reprend le paragraphe 1er de la norme A4.2.1 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime et indique les frais de maladie et d'accident à prendre en charge par l'armateur.

La commission a suivi l'avis du Conseil d'Etat, qui, à côté de quelques propositions rédactionnelles, suggère, dans l'intérêt d'une meilleure cohérence avec la norme A4.2.2. « traitement des créances contractuelles » de la Convention du travail maritime, de préciser que la couverture financière visée par le paragraphe 3, est relative aux créances contractuelles.

Art. 3.3.2-3

L'article 3.3.2-3 règle la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la clause permettant qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal puisse limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin : il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Constatant que cette faculté qui suscite l'opposition formelle du Conseil d'Etat est prévue dans la Convention du travail maritime, mais qu'elle n'a jamais été mise en œuvre dans les différentes conventions collectives qui ont été négociées, la commission a supprimé la dernière phrase du point 2° du présent article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression de la dernière phrase de cet article lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.2-4 à 3.3.2-6

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-7

L'article 3.3.2-7 prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. Les peines prévues sont identiques à celles prévues par l'article 3.3.1-6.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'omission d'une référence à l'article 3.3.2-6.

La commission note que les auteurs du projet de loi ont considéré comme exagéré de punir pénalement l'armateur qui omettrait de prendre des mesures pour sauvegarder les biens des gens de mer malades, blessés ou décédés et de les leur faire parvenir. Une réparation civile leur paraissait suffisante.

Afin de garantir la mise en œuvre de ce droit dans la pratique, la commission a pourtant jugé approprié de prévoir la possibilité de sanctionner pénalement une personne qui ne prend pas sa responsabilité par rapport aux biens d'une personne tierce en détresse. La disposition a donc été amendée dans ce sens.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

Art. 3.3.3-1

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-2

L'article 3.3.3-2 reprend en substance la règle 4.3 et la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'Etat remarque que la « formulation de cet article et des articles qui suivent est inhabituelle ».

Partageant cet avis, la commission a reformulé cet article afin de renforcer l'impérativité des dispositions des paragraphes 2 et 3.

Cette reformulation n'a pas suscité d'observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Or, dans le contexte de la suppression de l'ancien article 3.3.3-26, le Conseil d'Etat signale que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Face à cette incohérence, source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle.

Afin de lever cette opposition formelle, la commission a remplacé la référence à l'article 3.3.3-26 par les termes « établis au présent chapitre ». Dans la lignée de ce remplacement, elle a également supprimé les termes « directives, normes et » et « , politiques et programmes nationaux ».

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que cet amendement, combiné à l'amendement effectué au niveau de la première phrase de l'article 3.3.3-4, lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.3-3

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-4

Article sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, dans le contexte de la suppression de l'ancien article 3.3.3-26, le Conseil d'Etat signale que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Face à cette incohérence, source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle.

Dans la phrase liminaire de l'article 3.3.3-4, la commission a donc remplacé la référence à l'article 3.3.3-26 par les termes « au présent chapitre » et les termes « directives nationales » par les termes « principes généraux ».

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que cet amendement, combiné à celui effectué au niveau de l'article 3.3.3-2, lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.3-5 à 3.3.3-8

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-9

L'article 3.3.3-9 transpose les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 12006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1er, du Code du travail.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé son paragraphe 2 pour souligner le caractère impératif de cette disposition.

A ce sujet, la commission renvoie également aux observations du Conseil d'Etat exprimées à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (voir infra).

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-10 à 3.3.3-13

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-14

L'article 3.3.3-14 oblige l'armateur à prendre les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord aient accès notamment à l'évaluation des risques et aux mesures de protection prévues.

Compte tenu du constat afférent du Conseil d'Etat, la commission a supprimé la référence faite, au point 1° de l'énumération, à l'article 3.3.3-19, puisque l'obligation en fait visée, de consigner de façon matérielle les mesures prises, résulte à suffisance du point 3° du présent article.

La commission a également complété ce dernier point, qui omettait d'évoquer les mesures de protection. En effet, chaque navire doit également disposer d'un plan de sécurité et de sûreté disponible à bord. Ces plans sont élaborés en coopération avec les sociétés de classification qui les contrôlent également. Il s'agit de documents de nature technique.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-15

L'article 3.3.3-15 oblige l'armateur à s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le premier paragraphe de cet article afin de souligner l'impérativité de cette disposition.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-16 à 3.3.3-20

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-21

L'article 3.3.3-21 oblige l'armateur à mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le paragraphe 2 de cet article afin d'en souligner l'impérativité.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-22

L'article 3.3.3-22 prévoit un règlement grand-ducal pour définir, compte tenu des spécificités du navire, des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou des autres dispositifs de prévention des accidents à bord et pour préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de l'article 3.3.3-22. Il rappelle que la matière abordée concerne la sécurité des travailleurs, matière réservée par l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution à la loi. Ces minima concernant les mesures de précaution et de protection sont à fixer par le législateur et non par l'exécutif.

La commission note que l'objectif du règlement grand-ducal prévu était de préciser, en cas de besoin, des mesures techniques de précaution ou de prévention, mesures qui sont susceptibles d'évoluer en fonction du progrès technique. L'intention des auteurs était de s'accorder la possibilité d'être plus exigeant que le texte international respectivement en vigueur ou de combler d'éventuelles lacunes à ce niveau. Ils entendaient également se donner la possibilité de tenir compte de nouveaux types de navires rejoignant le registre maritime national. Ces dispositions techniques varient, en effet, fortement en fonction de la nature du navire en question. Des règlements semblables existent déjà avec pour base légale le Code du travail.[8]

Il s'agit, en plus, d'avoir la possibilité de réagir rapidement pour préciser les normes afférentes, compte tenu des enseignements obtenus à la suite d'un accident par exemple. La commission

[8] *i)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail ; *ii)* Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail.

a ainsi été informée d'un récent accident qui s'était soldé avec la noyade de marins et suite auquel il a été constaté que sur le type de navire en question aucune obligation n'existait à tenir à disposition des tenues anti-immersion. En conséquence, le Commissariat avait unilatéralement décidé d'émettre une circulaire enjoignant de tels navires à disposer de telles tenues. Sur ce point précis, le Luxembourg est donc allé au-delà des normes internationales existant dans ce domaine. Une circulaire n'a toutefois pas le même poids juridique qu'un règlement grand-ducal.

La commission donne, en outre, à considérer que la fixation de normes nationales bien plus strictes aurait, dans bien des cas, pour conséquence le changement du pavillon par l'armateur concerné.

Comme il vient d'être indiqué, pareils minima contraignants existent déjà. Ces standards minimaux sont fixés dans des conventions internationales.

Toutefois, l'insertion dans le corps même de la loi des minima en vigueur concernant les mesures de précautions, le matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord aurait non seulement alourdi le dispositif au détriment de sa lisibilité, mais aurait pour conséquence de devoir périodiquement modifier la future loi à ce sujet.

La commission a donc sauvegardé la faculté pour l'exécutif de pouvoir préciser par voie de règlement grand-ducal les standards en question, mais a reformulé cette disposition en renvoyant directement aux articles du projet de loi effectivement visés et à leur encadrement international. Pour des raisons de transparence, d'exhaustivité et de lisibilité à l'égard de l'administré, la commission a fait référence à une annexe qu'elle a ajouté au dispositif (voir *infra* amendement 67). Cette annexe fera partie intégrante de la future loi et indique tous ces textes internationaux qui s'appliquent dans ce domaine. Cette façon de procéder à l'avantage de ne pas rendre rédhibitoire le dispositif légal proprement dit et de ne devoir modifier, le cas échéant, que ladite annexe.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que l'amendement parlementaire limite le champ d'application du règlement grand-ducal en se référant aux mesures de précautions visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 et en supprimant toute référence à une possibilité de définition.

Le Conseil d'Etat doute toutefois de la qualification de certaines sources, auxquelles le libellé renvoie désormais, en actes juridiques contraignants applicables au Luxembourg auxquels il peut être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle précitée. Il cite plus particulièrement « les directives ou normes recommandées par des « organismes du secteur maritime » ».

Par conséquent, le Conseil d'Etat dit ne pas être en mesure de pouvoir lever son opposition formelle fondée sur l'article 34 de la Constitution. Il formule cependant une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.

La commission a fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Initialement intitulée « Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées », la commission a amendé cet intitulé afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat qui se heurte à la référence faite à des « personnes intéressées ». Le Conseil d'Etat donne à considérer qu'il s'agit soit de gens de mer qui « tombent de toute façon dans le champ d'application légal, soit elles ne le sont pas et donc elles tombent sous le droit commun. » et propose donc de se référer aux seules « obligations des gens de mer ».

La commission donne à considérer qu'il ne s'agit pas seulement de gens de mer qui œuvrent sur ces navires, mais également d'autres personnes, par exemple des scientifiques, auxquelles ces obligations en matière de sécurité et de santé s'appliquent également. C'est la raison pour laquelle la Convention du travail maritime de 2006 recourt à cette formulation.

Cependant, afin de venir à la rencontre du Conseil d'Etat, cette notion, pouvant paraître trop générale, a été précisée comme suit : « toute autre personne à bord, à l'exception des passagers ».

Ce même amendement a été apporté à chaque occurrence de cette notion dans la suite du dispositif.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « autres personnes intéressées » lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.3.3-23

L'article 3.3.3-23 traite de la responsabilité personnelle de chaque marin en ce qui concerne sa propre santé et sécurité ainsi que celle d'autrui.

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose de remplacer, au paragraphe 2, les termes « ne peut en subir aucun préjudice » par les termes « ne peut pas être sanctionné ».

La commission a fait sienne cette proposition.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-24

L'article 3.3.3-24 traduit une norme de la Convention du travail maritime et oblige les gens de mer de « se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ». Cet article complète, en outre, les obligations particulières des gens de mer en reprenant celles prévues par l'article L. 313-1 du Code du travail, tandis que le dernier point les oblige à signaler des risques pour la santé et la sécurité.

Renvoyant à son observation concernant l'intitulé de la présente section, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au renvoi fait aux « autres personnes intéressées ».

La commission a amendé ladite formulation. Elle renvoie à ce sujet à son commentaire de l'intitulé de la présente section.

Article sans observation dans la suite.

Art. 3.3.3-25

L'article 3.3.3-25 donne la faculté à un règlement grand-ducal de préciser les obligations de la présente section.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la teneur de cette disposition en ce qu'elle viole l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Partageant l'avis du Conseil d'Etat que ce règlement grand-ducal ne saura en aucun cas « compléter » les obligations des gens de mer, la commission a supprimé les termes « compléter et ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « compléter et » lui permet de lever son opposition formelle.

Ancien art. 3.3.3-26 (supprimé)

L'article 3.3.3-26 devait constituer la base légale pour pouvoir édicter des normes nationales relatives à la protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents par voie de règlement grand-ducal.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cette disposition puisqu'il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Face à cette opposition formelle et compte tenu des explications obtenues des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, la commission a supprimé la sous-section 1re, composée dudit article.

Ce faisant, la subdivision de la section 3 en sous-sections a pu être abandonnée. Les articles subséquents du chapitre 3 ont été renumérotés.

En effet, les programmes nationaux de protection et de prévention à mettre en place résultent d'engagements internationaux. Ces programmes ne contiennent pas de nouvelles mesures ou obligations contraignantes, mais s'apparentent davantage à des campagnes d'information ou de sensibilisation dans le domaine de la santé ou de la sécurité au travail. La Convention du travail maritime veut ainsi que ces programmes nationaux puissent également inclure des actions préventives, contre le SIDA par exemple.

Envers les instances internationales un tel programme national doit servir à démontrer et à clarifier comment les différents Etats parties assurent leurs obligations en matière de sécurité. La nécessité de prévoir une base légale pour pouvoir présenter un tel programme ne s'impose pas. Ces programmes ou directives qui n'ont pas de caractère contraignant peuvent également être pris par l'intermédiaire d'une circulaire.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la suppression de cet article lui permet de lever son opposition formelle. Il attire toutefois l'attention de la commission au fait que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1er et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». C'est cette incohérence, source d'insécurité juridique, qui amène le Conseil d'Etat à s'opposer formellement à l'amendement proposé.

Partant, la commission a amendé les articles cités par le Conseil d'Etat et renvoie à ses commentaires de ces articles.

Article sans observation dans le deuxième complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-26 (ancien art. 3.3.3-27)

L'article 3.3.3-26 prévoit une coopération entre l'Etat du pavillon et les armateurs en vue d'organiser des campagnes visant à informer des gens de mer sur les risques rencontrés lors du travail à bord.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien art. 3.3.3-28 (supprimé)

L'article 3.3.3-28 précisait que les armateurs sont informés des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou des résultats d'une évaluation systématique des risques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne à considérer que le « commissaire pourra de toute façon toujours donner ces informations aux armateurs, même en l'absence d'une telle disposition. ». Par ailleurs, si ces programmes et directives ont un caractère contraignant, ils sont à fixer dans la loi et cette information par le commissaire devient superfétatoire.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a supprimé cet article. Les articles subséquents ont été renumérotés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.3-27 (ancien art. 3.3.3-29)

L'article 3.3.3-27 prévoit que toute mesure d'exécution d'ordre technique pourra être adoptée par voie règlementaire après avoir fait l'objet d'une consultation des représentants des gens de mer et des armateurs.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle quant au choix des auteurs d'établir par voie de règlement grand-ducal la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et la santé. Il précise que cette opposition ne vise pas le choix d'établir par voie de règlement grand-ducal les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du chapitre sous examen.

Concernant le paragraphe 2, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les termes « et, si nécessaire, révisé compte tenu de » par l'expression « en tenant compte de ».

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat, au paragraphe 1er, en supprimant le bout de phrase « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » et au paragraphe 2 en procédant au remplacement proposé.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » lui permet de lever son opposition formelle y relative.

Art. 3.3.3-28 (ancien art. 3.3.3-30)

L'article 3.3.3-28 reprend les peines instaurées par l'article L. 314-4 du Code du travail.

Egalement cet article est source d'oppositions formelles et d'une série d'observations d'ordre rédactionnel de la part du Conseil d'Etat. Les deux oppositions formelles découlent de l'article 14 de la Constitution, d'une part, en vertu duquel nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi et du fait que ces renvois ne présentent pas la précision requise pour répondre au principe de la légalité des peines et des incriminations, d'autre part.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat (suppression de la référence à un paragraphe 1er inexistant ; 25 000 euros au lieu de 250 000 euros ; suppression de la référence faite à des « arrêtés » ; suppression des renvois faits à des articles retenant que des obligations tout à fait générales ou vagues ; précision de certains renvois pour viser la disposition effectivement sanctionnable).

En ce qui concerne le niveau de précision de l'indication des obligations visées, la commission s'est à escient limitée à indiquer de manière précise, à part le numéro d'article, également le paragraphe visé. Mentionner ou citer également l'infraction ou l'obligation elle-même visée aurait introduit une éventuelle source d'insécurité juridique et aurait rendu la lecture de cet article inutilement lourde.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que les amendements parlementaires apportés aux articles 3.3.3-30 et 3.3.4-17 ne répondent que partiellement à ses oppositions formelles. Ainsi, l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Le Conseil d'Etat maintient donc son opposition formelle à l'égard dudit article.

Le Conseil d'Etat ajoute que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1er, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Il demande donc l'omission de ces références au niveau de l'article 3.3.3-28.

La commission a suivi le Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne la référence faite à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1er. En effet, cette disposition oblige d'instaurer, sous certaines conditions, un comité de sécurité. Puisque l'inexécution de cette obligation doit pouvoir être sanctionnée, la commission a maintenu ladite référence.

Dans son deuxième avis complémentaire, au regard de l'amendement parlementaire et des explications fournies, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Chapitre 4 – Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord

Art. 3.3.4-1 à 3.3.4-16

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.4-17

L'article 3.3.4-17 prévoit une sanction pénale alignée sur celle de l'article L. 338-4 du Code du travail.

Dans son avis, le Conseil d'Etat réitère son opposition formelle déjà formulée à l'endroit de l'article 3.3.3-30. Il rappelle que le « simple renvoi général aux articles ou à des sections est, en l'espèce, insuffisant pour définir concrètement l'infraction visée. ». L'article viole ainsi l'article 14 de la Constitution concernant le principe de la légalité des incriminations et des peines.

En réaction, la commission a omis ce renvoi à des sections entières du présent chapitre, mais a indiqué avec précision les dispositions effectivement visées.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée à l'encontre de l'article 3.3.4-17.

TITRE 4 – Conformité et mise en application des dispositions

Son dernier chapitre mis à part, le titre 4 du livre 3, frappé de neuf oppositions formelles, a dû être révisé intégralement afin de faire droit aux exigences du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression et le remplacement des articles 3.4.0-1 à 3.4.0-5 par un dispositif bien plus précis lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Ces nouvelles dispositions s'expliquent comme suit :

Chapitre 1er - Dispositions générales

Art. 3.4.1-1

La surveillance des conditions de vie, d'emploi et de travail des gens de mer est matérialisée par un système d'inspection périodique obligatoire tel que prévu à la règle 5.1.1 paragraphe 2 et à la règle 5.1.4 paragraphe 1er de la Convention du travail maritime, 2006. A ce titre, le commissaire, autorité compétente en matière de surveillance de la bonne exécution des prescriptions en matière de droit du travail maritime selon l'article 0.2.0-1 (ancien article 2) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée assure la mise en place d'un contrôle rigoureux doté d'un effet dissuasif, dans la mesure où celui-ci est doublé par des pouvoirs étendus en vue du redressement des anomalies détectées. Le contrôle du commissaire commence avant même l'immatriculation du navire et continue tant que le navire bat pavillon luxembourgeois.

Art. 3.4.1-2

Cet article contient les définitions des termes employés régulièrement dans le cadre de ce chapitre. Ces définitions sont en accord avec celles utilisées par les autres textes internationaux ou européens, y compris la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006.

« Certificat du travail maritime » : ce certificat atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire sont conformes aux dispositions internationales, européennes et nationales en ce qui concerne les « 16 points » de la Convention du travail maritime, 2006, soumis à certification (cf. annexe A 5-I).

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

« Déclaration de conformité du travail maritime » : cf. commentaires de l'article 3.4.3-2.

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

- le commissaire et implicitement ses représentants à savoir les fonctionnaires et agents de l'État luxembourgeois ;
- les organismes autorisés et par extension leurs employés affectés à des missions d'inspection auprès desdits organismes autorisés.

Il s'agit donc d'un terme générique qui a vocation à englober les organismes autorisés et leur personnel, personnes physiques, qui réalisent les missions relevant des obligations de l'État du pavillon.

« Inspection » : cette définition n'appelle pas d'autres commentaires.

« Organisme » et « organisme autorisé » *:* ces deux définitions se complètent l'une l'autre et concernent la même personne à deux stades différents : avant l'autorisation, d'une part, et après l'autorisation, d'autre part. Une définition de l'expression « *organisme reconnu* » est donnée par la Convention du travail maritime 2006 (règle 5.1.1, paragraphe 3) et par la directive 2013/54/UE (article 3, paragraphe 3). Cette définition précise en outre ce qui doit être entendu par le terme « *organisme* » utilisé par les deux instruments. Un organisme autorisé est soit une institution publique soit des personnes physiques ou morales qui sont établies au Luxembourg ou à l'étranger. En revanche, il existe une contradiction entre la Convention et la directive 2013/54/UE sur la détermination des Etats où peuvent être situés les organismes autorisés. En effet, la Convention du travail maritime, 2006, prévoit que l'organisme autorisé peut être celui d'un « *Membre* » et la directive 2013/54/UE propose que ce soit ceux « *d'un autre État membre* ». Néanmoins, les Membres visés par la Convention du travail maritime 2006, ne coïncident pas avec les Etats membres de l'Union européenne. La notion la plus restrictive a donc été reprise, à savoir l'Etat membre de l'Union européenne. En effet, ce choix est en accord avec la Convention du travail maritime, 2006, alors que les Etats membres de l'Union européenne qui n'auraient pas ratifié la Convention du travail maritime, 2006, doivent néanmoins transposer la directive 2009/13/CE qui introduit les passages pertinents de la Convention dans le droit de l'Union européenne.

Le titre 5 de la Convention du travail maritime, 2006, et la directive 2013/54/UE reconnaissent ainsi formellement le rôle joué par les organismes qui sont principalement des sociétés de classification. Cette autorisation se trouvait déjà dans la convention OIT n° 178, qui a été dénoncée *ipso jure,* par l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, 2006. Le recours à des organismes est essentiel pour le Luxembourg qui ne possède pas les capacités structurelles suffisantes pour remplir ses obligations d'État de pavillon sans recourir à l'externalisation auprès d'organismes.

Enfin, les notions d'organismes et organismes autorisés ne doivent pas être confondues avec celles d'organismes, organismes agréés et organismes habilités au sens du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant 1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin

2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE; 2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. En effet, l'habilitation de ces derniers est plus strictement encadrée par une procédure d'agrément par la Commission, qui ne trouve pas son équivalent sous la directive 2013/54/UE. De surcroît, le règlement (CE) n° 391/2009 du 23 avril 2009 et la directive 2009/15/CE ont un objet qui diffère de celui de la directive 2013/54/UE, à savoir l'exécution des conventions internationales établies par l'OMI, notamment les conventions MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil)* et SOLAS (*Safety Of Life At Sea)*, en vue d'assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Ainsi, les organismes pourront consister aussi bien en des sociétés de classification qu'en d'autres entités, et même des personnes physiques, si les conditions prévues au titre 4 sont remplies. Toutefois et comme cela sera précisé à l'article 3.4.2-1, lesdits organismes agréés seront considérés comme remplissant *ipso facto* toutes les exigences pour être qualifiés et autorisés organismes autorisés dès lors qu'ils justifient détenir les compétences et connaissances nécessaires relatives aux prescriptions en matière de conditions d'emploi, de vie et de travail.

Chapitre 2 – Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale

Art. 3.4.2-1

Le paragraphe 1er rappelle que le commissaire peut, s'il en a besoin, autoriser des organismes en vue de leur confier les tâches d'inspection ou de certification ou les deux dans la mesure où ces organismes présentent certaines garanties en matière de compétence et d'indépendance.

Les paragraphes 2 et 3 expliquent que les organismes déjà habilités et agréés pour effectuer les missions d'inspection et de certification de la sécurité des navires sont présumés remplir les conditions de compétence et d'indépendance. Par conséquent, ils ont uniquement à faire la démonstration que leurs inspecteurs sont formés en matière sociale. Ils pourront seuls s'occuper des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 pour lesquels ils effectuent en tout état de cause les missions d'inspection en matière de sécurité et de sûreté. Ce sont d'ailleurs les seules entités qui présentent les capacités techniques et en personnel (réseau international d'experts) et les compétences pour effectuer ces missions sur des navires de ce gabarit. Leur niveau de qualité est certifié par leur appartenance à l'*International Association of Classification Societies* (IACS).

Le paragraphe 4 décrit quant à lui, de manière détaillée, les conditions que doivent remplir les organismes, non habilités, en vue d'être autorisés. La Convention du travail maritime, 2006, ne prévoit de certification obligatoire que pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500. Le Luxembourg a fait le choix d'une certification obligatoire pour les navires de plus petites dimensions (entre 200 et 500). Pour ces derniers, les organismes habilités ne sont pas forcément les mieux adaptés (coût trop élevé, fonctionnement trop lourd, etc.). Dès lors, il est nécessaire de pouvoir avoir recours à d'autres entités plus flexibles qui à l'inverse ne présentent pas les qualités requises pour certifier les navires de grandes dimensions.

L'emploi de l'expression « faire la démonstration » met l'accent sur le fait que l'organisme doit apporter la preuve, par tout moyen utile, de ses compétences, connaissances et expertise en vue de son habilitation.

Le premier critère mis en évidence est relatif aux ressources et aux capacités techniques dudit organisme. La réalisation des inspections ne doit en effet pas causer de retard indu, autant

que faire se peut. En pratique, cela suppose que les organismes autorisés agissent rapidement et efficacement. Ainsi, il est préférable que l'inspecteur se trouve à proximité du port d'escale du navire et qu'il dispose de l'aide et du matériel suffisant, y compris, des moyens de transport, afin de respecter les délais qui lui sont prescrits. Ces précisions sont données au principe directeur B5.1.2 paragraphe 2 a) à d) de la Convention du travail maritime, 2006.

Par ailleurs et conformément au principe directeur B 5.1.2, paragraphe 4, de la Convention, les connaissances et compétences des inspecteurs doivent être actualisées afin de s'assurer que les évolutions de techniques sont prises en compte. Ces mises à jour relèvent de la responsabilité des organismes qui doivent, dès l'introduction de leur demande, apporter la preuve, via la production d'un programme de formation, qu'ils se sont dotés des moyens appropriés au perfectionnement des connaissances de leurs inspecteurs. La démonstration de l'acquisition des compétences et connaissances est faite dans le chef du ou des inspecteurs de l'organisme. Celui-ci doit avoir à son service le personnel de soutien nécessaire à son activité et, en outre, il doit disposer d'un ou plusieurs inspecteurs ayant des connaissances approfondies sur les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, en plus des compétences techniques et linguistiques appropriées. Ils doivent avoir une formation spéciale en matière de droit du travail maritime.

Enfin, le principe d'indépendance s'applique aux relations entre l'organisme et le gouvernement du ou des pays où il est implanté, d'une part, et entre l'organisme et les armateurs, d'autre part. En effet, même si l'organisme est une personne morale de droit public, certaines garanties doivent être apportées pour éviter que les qualités en raison desquelles l'autorisation a été octroyée, ne fluctuent en fonction des changements politiques dans le pays d'origine. Par exemple, si le personnel travaillant pour l'organisme est inamovible, il sera considéré que ce dernier jouit d'une indépendance par rapport au gouvernement. En ce qui concerne l'indépendance vis-à-vis des armateurs, il sera requis des organismes de ne pas détenir de participations financières dans les sociétés d'armement et inversement. Le fait que l'organisme autorisé exerce d'autres missions pour l'armateur, comme sa classification, est considéré comme sans influence sur son degré de dépendance.

Le paragraphe 5 précise qu'un règlement grand-ducal détaille les différents documents que l'organisme doit verser en vue d'obtenir son autorisation. Ces documents permettront au commissaire de vérifier que l'organisme remplit les conditions énumérées aux paragraphes précédents et à la norme A5.1.2, paragraphe 1er, de la Convention.

Le paragraphe 6 n'appelle pas de commentaires particuliers.

Art. 3.4.2-2 et art. 3.4.2-3

Conformément à la règle 5.1.2, paragraphe 1er, de la Convention du travail maritime, 2006, l'organisme autorisé est doublement limité dans l'étendue de ses missions :

- la possibilité de confier des missions aux organismes autorisés doit être prévue expressément par le titre 4 ou la Convention de travail maritime, 2006 ;
- l'autorisation doit lister les missions confiées.

L'autorisation comprend un accord technique qui détaillera l'étendue des missions confiées (article 3.4.2-3). Cet accord s'inspire de ceux d'ores et déjà établis pour les organismes habilités à effectuer des missions relevant normalement de la compétence de l'Etat du pavillon en matière de sécurité et sûreté du navire et de prévention de la pollution maritime, établi sur base de l'appendice II de la résolution A739 (18) de l'OMI adoptée le 4 novembre 1993.

Art. 3.4.2-4

En autorisant un organisme, l'Etat luxembourgeois lui concède le droit de demander les corrections et lacunes en cas de violation à la législation sociale.

Chapitre 3 – Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime

Art. 3.4.3-1

Il incombe au Luxembourg, en tant qu'Etat du pavillon et en application de la Convention du travail maritime, 2006, de mettre en place un système propre à l'inspection de ses navires, système devant inclure la procédure de certification de conformité pour les navires assujettis à une telle procédure. Cette procédure de certification s'ajoute à celles déjà existantes et relatives à la sécurité, la sûreté et la pollution des mers visées par les conventions de l'OMI.

Les navires exclus « du système de certification » sont ceux visés tant par la Convention du travail maritime, 2006, que par la directive 2013/54/UE. Les dérogations tiennent soit à l'affectation du navire (pêche, non commercialité), au type de constructions ou encore à la taille des navires. Il faut à cet égard préciser que selon la Convention du travail maritime, 2006, seuls les navires d'une jauge égale ou supérieure à 500 et effectuant des voyages internationaux ou opèrant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays sont obligatoirement soumis à certification. Toutefois, le Luxembourg a décidé de rendre obligatoire la certification de tous les navires d'une jauge de plus de 200.

La certification obligatoire de ces plus petites unités concerne, entre autres, les navires du secteur du *Mega Yachting*. Cette certification obligatoire se justifie dans la mesure où ce sont les navires qui ont montré un grand nombre de défaillances en matière sociale. Dans la mesure où ces yachts sont affectés au commerce et inscrits au registre public maritime luxembourgeois (sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990), il est important que les armateurs puissent justifier et maintenir les conditions sociales les plus élevées.

Les autres paragraphes n'appellent pas de commentaires particuliers. Tout navire commercial doit détenir une déclaration de conformité du travail maritime visée à l'article 3.4.3-2

Art. 3.4.3-2

Cet article traite de la déclaration de conformité du travail maritime en application de la règle 5.1.3, paragraphe 4, et la norme A5.1.3, paragraphe 10.

La déclaration de conformité du travail maritime est décrite par cette même norme et par le principe directeur B5.1.3. La déclaration de conformité du travail maritime suit ces prescriptions : la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime traite des seize domaines qui sont listés principalement pour faciliter les inspections par les autorités de contrôle de l'Etat du port. Les inspections diligentées par l'Etat du pavillon doivent en effet vérifier intégralement les conditions de travail et de vie à bord, ce qui inclut des éléments additionnels par rapport aux seize domaines prévus par la déclaration de conformité du travail maritime. La partie I de la déclaration de conformité du travail maritime est rendue nécessaire par une absence d'uniformisation intégrale des prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime entre Etats. Par exemple, l'Etat du pavillon peut être autorisé à prendre des mesures dérogatoires ou des exemptions. En outre, il est permis d'adopter des dispositions équivalentes sur base de l'article VI, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Ainsi, d'un pays à l'autre, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime ne seront pas identiques. Ceci peut poser

problème aux inspecteurs de l'Etat du port ou aux inspecteurs qui peuvent être des organismes qui opèrent dans plusieurs Etats différents. Ainsi, les inspecteurs utilisent la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime pour vérifier que les mesures en vigueur à bord répondent aux prescriptions particulières du droit de l'Etat du pavillon, ce sans préjudice de leurs obligations de compétence et de connaissances. L'obligation imposée à l'Etat du pavillon par la règle 5.1.3, paragraphe 4, est par conséquent dûment remplie. La partie II est rédigée par l'armateur qui suit les instructions du principe directeur B 5.1.3, paragraphe 2.

Art. 3.4.3-3

Cet article transpose la règle 5.1.1, paragraphe 4.

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

La déclaration de conformité du travail maritime énumère seize domaines fondamentaux pour le respect des prescriptions applicables en matière de travail maritime. Néanmoins, le vocabulaire employé par les règles 5.1.1. et 5.1.3. de la Convention du travail maritime, 2006, implique que les inspections vont plus loin que ces seize domaines. En ce sens, la valeur probante du certificat par rapport à la conformité du navire aux prescriptions applicables en matière maritime ne vaut que « *dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification* ».

Art. 3.4.3-4

La durée de validité du certificat est fixée à 5 ans, suivant le modèle des autres certificats maritimes.

Art. 3.4.3-5

L'obligation de conserver et de tenir à jour le certificat de travail maritime est directement issue de la règle 5.1.3., paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. L'inspection intermédiaire, prévue par le paragraphe 2 de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006, est une mesure de contrôle obligatoire grâce à laquelle il est vérifié que, tout au long de la durée de validité du certificat de travail maritime, les prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime continuent à être respectées. L'issue favorable d'un tel contrôle est sanctionnée par l'apposition d'un visa sur le certificat de travail maritime. Les conséquences de l'absence d'un tel visa sont prévues à l'article 3.4.3-7. Il s'agit du corollaire à la valeur probante *prima facie* du certificat de travail maritime : le navire doit effectivement être inspecté par l'État du pavillon et les conditions de travail et de vie des gens de mer doivent être jugées conformes en tout point aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime.

Conformément à la Convention du travail maritime, 2006, l'inspection intermédiaire intervient entre le deuxième et le troisième anniversaire du certificat.

Art. 3.4.3-6

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

Le renouvellement du certificat est conditionné par la réalisation d'une inspection permettant de conclure que les conditions ayant menées à la certification sont toujours vérifiées. Les paragraphes 2 et 3 posent la possibilité de déroger à la durée de cinq ans des certificats au moment du renouvellement. Cette possibilité reprend les paragraphes 3 et 4 de la norme A5.1.3 de la Convention du travail maritime, 2006, qui s'inspirent de la manière de calculer la durée de validité des certificats issus des conventions de l'OMI comme celle des articles 13.10 et 13.11 du Code ISM. La durée dépend de la date à laquelle l'inspection en vue du renouvellement est effectuée.

Art. 3.4.3-7

Cet article transpose la norme A5.1.3., paragraphes 14 et 15. Il s'agit d'une perte de validité automatique dans les cas définis aux points 1° à 5°.

Les points 1° à 3° ne posent pas de difficultés. En effet, le caractère impératif des inspections intermédiaires ou de renouvellement entraîne que, si celles-ci ne sont pas exécutées ou si elles n'aboutissent pas à l'approbation du commissaire sinon de l'organisme autorisé, matérialisée par le visa ou le renouvellement, le certificat n'est plus valable. La gestion du navire souffre d'une déficience *a priori* grave. Par ailleurs, qu'un changement de pavillon implique un changement des normes nationales applicables.

Le point 4° matérialise le transfert de responsabilité de l'armateur en cas de changement de ce dernier. L'armateur inscrit cesse alors d'être la personne responsable.

Le point 5° est lié aux dispositions du titre sur le logement en ce qui concerne les modifications importantes affectant la structure et l'équipement du navire. La perte automatique de validité, dans ce cas, incite les armateurs à déclarer les modifications substantielles opérées et à effectuer les contrôles obligatoires.

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

Art. 3.4.3-8

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

Art. 3.4.3-9

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

Art. 3.4.3-10 et 3.4.3-11

L'article 3.4.3-10, qui reprend la norme A5.1.3, paragraphe 5, de la Convention du travail maritime, 2006, a la même finalité et une conception très proche de celle des certificats

provisoires délivrés en application des conventions de l'OMI. Le certificat provisoire a été introduit dans la mesure où pour les trois situations listées, les navires n'ont pas d'historique connu en ce qui concerne le traitement des gens de mer.

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

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

L'article 3.4.3-11 précise toutefois que le certificat de travail provisoire ne peut être délivré que moyennant le respect de certaines conditions.

Art. 3.4.3-12 et 3.4.3-13

Ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

Art. 3.4.3-14

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

Chapitre 4 – Inspections et mise en œuvre

Art. 3.4.4-1

L'article 3.4.4-1 introduit le principe selon lequel tout navire rentrant dans le champ d'application du livre 3 de la présente loi fait l'objet d'une inspection quelle que soit sa taille.

Art. 3.4.4-2

Les inspections doivent avoir lieu à un rythme bien précis spécifié au chapitre 3 (norme A5.1.4, paragraphe 4, de la MLC 2006). La limite temporelle est fixée à trois ans. L'objectif des inspections obligatoires est de vérifier périodiquement le respect continu à bord des prescriptions applicables en matière du droit du travail maritime.

Art. 3.4.4-3

L'article 3.4.4-3 réserve le cas des inspections des logements, en application de la norme A3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. En effet, lors d'une inspection portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer, les inspecteurs pourront accorder moins de vigilance au respect des règles applicables aux logements qui auront fait l'objet d'une inspection détaillée lors de la première immatriculation ou d'une nouvelle immatriculation ou suite à de modifications substantielles du logement des gens de mer, à moins que son attention ne soit attirée par des manquements manifestes et apparents ou par une plainte ou réclamation. Par exemple, l'inspecteur ne vérifiera pas les dimensions de la cabine, mais s'assurera que le mobilier prescrit est complet, que l'électricité fonctionne ou que les conditions d'hygiène sont maintenues.

Art. 3.4.4-4

L'article 3.4.4-4 précise certaines circonstances pour lesquelles une inspection pourrait être ordonnée par le commissaire, si ce dernier la juge nécessaire, en plus des inspections périodiques obligatoires prévues à l'article 3.4.4-1. Il s'agit de cas où les navires présentent des irrégularités. En principe, cette inspection aura un caractère plus ponctuel et portera sur les points présumés irréguliers mais rien n'empêche le commissaire de diligenter une inspection générale. Cet article transpose à la fois la norme A5.1.4, paragraphe 5, et l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2013/54/UE et ajoute le cas où une détention aurait été prononcée par l'autorité compétente de l'État du port. Dans cette hypothèse, la détention constitue en soi la preuve d'un manquement.

Art. 3.4.4-5

Le paragraphe 1er transpose la norme A5.1.4, paragraphe 15, de la Convention du travail maritime, 2006.

Les paragraphes suivants énumèrent les pouvoirs et obligations des inspecteurs. Ces pouvoirs reprennent deux des trois prérogatives énoncées par le paragraphe 7 de la norme A5.1.4 de la Convention : le pouvoir de monter à bord et celui de procéder aux examens, contrôles et enquêtes que l'inspecteur juge nécessaires. Le troisième pouvoir listé par cette norme consiste en la prise d'une mesure de correction, qui fait l'objet d'un article séparé. Ces pouvoirs des inspecteurs sont primordiaux et sont au moins implicitement inclus dans toute habilitation des organismes autorisés.

Art. 3.4.4-6 et 3.4.4-7

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

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

L'article 3.4.4-6, paragraphe 1er, précise que le premier type de mesure qui doit être envisagée est la dispensation de conseils ou recommandations en vue de rectifier de légères anomalies qui ne mettent pas en danger la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, à condition qu'il n'y ait pas d'antécédents (Norme A5.1.4., paragraphe 9, de la MLC 2006). Les armateurs devront préférablement se conformer aux recommandations faites afin d'éviter qu'une mesure administrative plus contraignante ne soit prise lors du contrôle suivant.

Le paragraphe 2 et l'article 3.4.4-7 prévoient que l'inspecteur peut demander par injonction de procéder aux réparations et/ou corrections. Ce paragraphe transpose la norme A5.1.4 paragraphe 7, lettre c. et le paragraphe 2 de l'article 4 de la directive 2013/54/UE.

Les injonctions seront suivies d'une inspection de contrôle au plus tard à l'échéance du délai imparti afin de s'assurer de la rectification des défauts relevés conformément aux prescriptions des inspecteurs.

Tout inspecteur a également le pouvoir d'interdire au navire de quitter le port ou de continuer ses opérations dès lors qu'il existe un risque manifeste pour la sécurité, la sûreté et la santé des gens de mer, qui nécessite de prendre des mesures d'urgence pour faire cesser ce risque. Il faut préciser que cette mesure est préconisée en cas d'infractions graves ou répétées aux prescriptions portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer ou quand il existe de graves soupçons que le navire présente des anomalies importantes. Il s'ajoute au pouvoir d'ordonner la prise de mesures correctives.

Cependant, l'interdiction de quitter le port ou de continuer ses opérations ne peut être prononcée que si cette mesure est proportionnée à l'infraction et au risque encouru. Les différents facteurs à prendre en compte pour savoir si la mesure est proportionnée sont :

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

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

L'article 3.4.4-7, paragraphe 1er, précise que les inspecteurs sont chargés de vérifier si les défauts relevés ont été corrigés de manière que le navire ne soit plus en infraction avec les prescriptions relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire. Si ces constatations sont faites, le commissaire prononce la mainlevée des mesures administratives coercitives et autorise, le cas échéant, le départ du navire.

Art. 3.4.4-8

L'article 3.4.4-8 précise que si l'immobilisation du navire a été requise, mais que le redressement des anomalies nécessite de pouvoir déplacer le navire, le commissaire peut autoriser ledit déplacement vers le port ou le chantier naval le plus proche dans les conditions arrêtées par lui.

Art. 3.4.4-9

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 3.4.4-10

L'obligation d'établir un rapport est prescrite pour toute intervention.

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

Art. 3.4.4-11

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Chapitre 5 – *Plaintes*

Art. 3.4.5-1

En cas de non-respect des règles relatives aux conditions d'emploi de travail et de vie à bord (paiement des salaires, la durée de travail ou de repos, les conditions de logement, la santé et la sécurité au travail etc.), cet article prévoit la possibilité pour un marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'introduire une plainte à bord ou, auprès du commissaire aux affaires maritimes, autorité du pavillon extérieure au navire. Les marins peuvent en principe également déposer une plainte à terre, auprès d'un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port. Cette procédure n'est pas reprise puisque le Luxembourg n'est pas doté de port maritime.

Art. 3.4.5-2

La plainte peut être formulée directement par le marin ou par toute personne physique ou morale que ce dernier aura mandatée. La plainte peut toujours être anonyme. En cas de représentation, l'identité du gens de mer n'est pas communiquée sauf si le plaignant l'autorise.

Art. 3.4.5-3

*C*et article précise les éléments qui doivent obligatoirement figurer dans la plainte.

Art. 3.4.5-4

L'armateur doit mettre en mesure le marin de disposer des informations relatives à la procédure à suivre en cas de plainte ainsi que les données de contact du Commissariat aux affaires maritimes en cas de plainte auprès de l'autorité du pavillon. Il doit également, à titre informatif, indiquer les coordonnées des autorités maritimes du pays de résidence du marin

qui est susceptible de pouvoir l'assister et le conseiller en cas de difficultés. Le document doit également informer le marin sur la possibilité qui lui est offerte de demander conseil sur la plainte auprès d'une personne qui aura été préalablement désignée à bord ou à terre par l'armateur.

Art. 3.4.5-5

Un règlement grand-ducal précise les différentes étapes des procédures de plainte, à bord ou à terre auprès du Commissariat aux affaires maritimes. Il précise ainsi les délais de réponse qui lient les personnes ou autorités saisies d'une plainte : supérieur hiérarchique, capitaine, armateur, Commissaire aux affaires maritimes. Il donne également au marin les indications sur les voies à suivre, ainsi par exemple, la possibilité d'en référer immédiatement au capitaine s'il ne souhaite pas saisir son supérieur hiérarchique.

Art. 3.4.5-6

La possibilité pour un marin d'introduire une plainte est un droit et le marin ne peut souffrir d'aucune mesure de représailles s'il décide d'exercer son droit. Un licenciement qui serait prononcé à la suite d'une plainte sera à considérer comme nul.

Chapitre 6 – *Sanctions administratives et pénales*

Art. 3.4.6-1 (ancien art. 3.4.0-6)

Au regard de la révision du titre 4, l'ancien article 3.4.0-6 a été renuméroté et introduit par un nouveau chapitre.

L'article 3.4.6-1 permet au commissaire de prononcer des amendes administratives à l'encontre des armateurs qui ne se soumettraient pas aux demandes de correction de l'inspecteur MLC ou du commissaire.

Des questions de compréhension et suggestions rédactionnelles mises à part, le Conseil d'Etat s'oppose formellement pour insécurité juridique au paragraphe 5 de l'article sous examen qui prévoit que le recouvrement forcé de l'amende administrative se ferait par « l'exploit » d'un agent de l'administration compétente, sans préciser ni l'administration ni l'agent qui établit cet exploit. Le terme « exploit », qui désigne en général un acte d'huissier de justice, porte également à confusion. Le Conseil d'Etat recommande de « confier le recouvrement forcé à l'administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA qui dispose de procédures efficaces dans ce domaine. ».

Notant que la non-mention du capitaine constitue un oubli, la commission a complété le paragraphe 1er en insérant les termes « du capitaine ». Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la teneur du paragraphe 6, qui a été supprimé, a été ajoutée au paragraphe 1er. Compte tenu de la suppression de l'ancien paragraphe 4, la commission a également précisé au paragraphe 1er que la décision infligeant la sanction doit être motivée.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a confié le recouvrement forcé à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Les paragraphes 3 à 5 ont ainsi été remplacés par deux nouveaux paragraphes inspirés de l'ancien article 0.2.0-2.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées à l'ancien article 3.4.0-6 lui permettent de lever son opposition formelle.

Art. 3.4.6-2 (ancien art. 3.4.0-7)

L'article 3.4.6-2 punit pénalement toute personne qui entrave les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de cet article qui, en recourant à la formulation « qui par son action ou son inaction » risque de violer le droit au silence et ainsi le principe du droit de se taire, violant ainsi les droits de la défense.

Afin de faire droit à cette opposition formelle, la commission a reformulé cet article.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Art. 3.4.6-3 (ancien art. 3.4.0-8)

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 74

L'article 74 supprime le chapeau introducteur de l'ancien titre 4.

Initialement cet article apportait également des modifications à l'article 105 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Pour des raisons d'ordre légistique, la commission a regroupé ces modifications dans un article à part et renvoie au commentaire de l'article qui suit.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 75 (nouveau)

Tel que suggéré par le Conseil d'Etat pour des raisons d'ordre légistique, la commission a subdivisé l'ancien article 74 en deux parties. Le nouvel article 75 se limite à regrouper les modifications à apporter à l'article 105 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

La commission a fait sienne la demande du Conseil d'Etat de se référer au ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions et non pas au Ministère de la sécurité sociale.

Les articles subséquents ont été renumérotés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 76 à 93 (anciens articles 75 à 92)

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Ancien article 93 (supprimé)

L'article 93 visait à insérer un nouvel article 7.0.0-3 après l'article 7.0.0-2.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note qu'à l'alinéa 3 est visée la récidive générale pour toutes les infractions visées dans les deux alinéas qui précèdent, en excluant donc la possibilité de faire jouer le principe de spécialité. Au dernier alinéa, il recommande de remplacer, les termes « le comportement fautif » par « le non-respect des obligations ».

Renvoyant à sa décision concernant l'article 0.2.0-2, la commission a supprimé cet article afin qu'il soit intégré au Code de la consommation.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Articles 94 à 96

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Pour des raisons d'ordre légistique, la commission a subdivisé l'article 95 en deux parties.

Le nouvel article 96 se limite à regrouper les modifications à apporter à l'article 129 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 97 (ancien article 96)

L'article 97 modifie l'article 130 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle à l'encontre du possible retrait d'agrément prévu par le paragraphe 2 du nouvel article 8.0.0-2. Une telle disposition constituerait une restriction à la liberté de commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Partant, la commission a circonscrit avec précision ce pouvoir discrétionnaire du ministre.

Le libellé de l'amendement s'est inspiré de l'article 28, paragraphe 6, de la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, loi qui prévoit également un retrait de l'agrément comme suite à une période prolongée d'inactivité. Ladite loi indique ainsi quatre cas de figure dans lesquels l'autorisation perd d'office sa validité :

1) défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;
2) cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;
3) mise en liquidation judiciaire ;
4) jugement déclaratif de faillite.

C'est le registre de commerce qui sert d'outil au Commissariat aux affaires maritimes pour surveiller l'activité de ces sociétés.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat, notant que l'amendement supprime toute possibilité d'arbitraire qui entachait l'article 96, paragraphe 2, se dit en mesure de lever son opposition formelle afférente.

Article 98 (ancien article 97)

L'article 98 modifie l'article 131 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 99 (ancien article 98)

L'article 99 modifie l'article 132 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au troisième point de cet article qui ajoute un paragraphe 4 à l'article à modifier. Le Conseil d'Etat rappelle que cette disposition traite d'une matière réservée à la loi et signale que le choix de la durée d'octroi de l'agrément du dirigeant maritime n'est pas suffisamment encadré.

La commission donne à considérer que dans les relations du Commissariat aux affaires maritimes avec les entreprises du secteur, le dirigeant maritime est en général la personne de contact privilégiée. En effet, chaque entreprise maritime doit s'adjoindre un tel dirigeant. La limitation temporelle de l'agrément sert à pouvoir vérifier à intervalles réguliers si les conditions ayant présidé à l'octroi de l'agrément sont toujours remplies, notamment la condition d'honorabilité.

La limitation de la durée de validité s'explique par le fait que certains de ces dirigeants n'ont plus exercé cette activité pendant des années, du fait, par exemple, que leur armateur a immatriculé son ou ses navires sous un autre pavillon maritime. Malgré le fait qu'elles n'ont ainsi plus un niveau de connaissances actualisé, voire plus aucune expérience dans ce métier, ces personnes peuvent toujours se clamer « dirigeants maritimes ». Elles peuvent ainsi toujours offrir leurs services aux armateurs sans devoir à nouveau prouver que les conditions initiales qui présidaient à l'octroi de leur agrément sont toujours remplies. Par le passé, le Commissariat était déjà amené à retirer un tel agrément. Ces contrôles et ce retrait étaient toutefois de l'initiative du Commissariat sur base de suspicions initiales. Limiter d'office la validité de l'agrément permet d'effectuer ces contrôles de manière simple et régulière, surtout en ce qui concerne l'honorabilité de ces intermédiaires des armateurs (sur base d'un extrait du casier judiciaire et d'une déclaration de non-implication dans une faillite), et d'exclure dès le départ des situations qui, en fin de compte, nuisent à la réputation du registre maritime luxembourgeois. Ce contrôle périodique permettra d'exclure d'office bon nombre de « gérants maritimes » sans plus aucune activité dans ce secteur.

La commission a donc maintenu ledit point tout en le reformulant. Les termes « un maximum de » ont été abandonnés et le futur paragraphe 4 ne parle plus d'un éventuel renouvellement. L'agrément sera renouvelé si les conditions ayant présidé à son octroi sont toujours remplies.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le risque d'arbitraire est désormais évité, de sorte qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Articles 100 à 105 (anciens articles 99 à 104)

Les articles 100 à 105 modifient les articles 133 à 138 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 106 (ancien article 105)

L'article 106 modifie l'article 139 de la modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge tant le bout de phrase « selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives » superfétatoire que la précision que les décisions du ministre doivent être motivées. Il s'agit d'évidences résultant à suffisance de la procédure administrative non contentieuse.

Compte tenu du fait que le droit maritime est, sur de nombreux points, un droit d'exception, la commission a maintenu le bout de phrase précité. Ce rappel de la procédure administrative de droit commun offre une plus grande lisibilité et réduit, par anticipation, des doutes éventuels.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Article 107 (ancien article 106)

L'article 107 insère un article L. 311-10 dans le Code de la consommation.

Initialement cet article visait à insérer un paragraphe 6 au niveau de l'article L. 311.5 du Code de la consommation.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à demander que la référence au règlement (CE) n° 2006/2004 soit complétée par le titre complet de ce règlement.

La commission a amendé cet article de fond en comble pour reprendre les dispositions des articles 0.2.0-2 (sept premiers paragraphes) et 7.0.0-3 (paragraphe 8), qui ont été supprimées à leur emplacement initial, tout en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat. C'est cette reprise qui donne lieu à l'ajout d'un article L. 311-10 au livre 3, titre 1er, chapitre 1er, du Code de la consommation, article qui regroupera les dispositions évoquées.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Articles 108 à 110 (anciens articles 107 à 109)

Les articles 108 à 110 modifient les articles 41, 48 et 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Articles 111 à 114 (anciens articles 110 à 113)

Les articles 111 à 114 modifient les articles 14, 22, 26, 28 et 29 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à résumer l'objectif de ces articles.

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Articles 115 à 117 (anciens articles 114 à 116)

Les articles 115 à 117 modifient les articles 2, 6 et 7 de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*

Annexe I

L'ajout de cette annexe s'explique par la volonté de la commission d'améliorer la transparence, l'exhaustivité et la lisibilité de la future loi. A ce sujet, la commission renvoie à l'article 73 et à son commentaire de l'article 3.3.3-22.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

*

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7329 dans la teneur qui suit :

PROJET DE LOI

portant modification :

1° **de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;**

2° **du Code de la consommation ;**

3° **de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;**

4° **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;**

5° **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

Chapitre 1er – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1er. Le terme « titre » employé dans les expressions « titre introductif », « titre 1 », « titre 2 », « titre 3 », « titre 4 », « titre 5 », « titre 6 », « titre 7 », et « titre 8 » de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est remplacé par celui de « livre » ; le terme « chapitre » employé dans les expressions « chapitre 1er », « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 », « chapitre 5 », de la même loi est remplacé par celui de « titre » et le terme « section » employé dans les expressions « section 1 », « section 2 » et « section 3 » de la même loi est remplacé par le terme « chapitre ».

Art. 2. L'article 1er de la même loi est numéroté « Art. 0.1.0-1. ».

Art. 3. L'ancien chapitre 2, devenu le titre 2, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « commissaire », et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

1° d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires ;

2° de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;

3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;

4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent ;

5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre ;

6° d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;

7° de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Art. 4. L'ancien chapitre 3, devenu le titre 3, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2. (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique

ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation à l'article 80, paragraphe 1er, lettre b), de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

Art. 5. L'article 4 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante :

« Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante :

« Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante :

« Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg. »

Art. 6. L'article 5 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-2. », et prend la teneur suivante :

« Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous

réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

3° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe 1er et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire. »

Art. 7. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 6 est numéroté « Art. 1.1.1-3. » ;

2° la dernière phrase de l'alinéa 1er est supprimée.

Art. 8. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-4. » ;

2° l'alinéa 1er de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;

3° aux alinéas 2 et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

4° l'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. ».

Art. 9. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-5. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant

abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. » ;

4° aux alinéas 1er et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 10. L'article 9 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-6. ».

Art. 11. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 10 est numéroté « Art. 1.1.1-7. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 12. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 11 est numéroté « Art. 1.1.1-8. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 13. L'article 12 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-9. ».

Art. 14. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 13 est numéroté « Art. 1.1.1-10. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 15. L'article 14 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-11. ».

Art. 16. L'article 15 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 15 est numéroté « Art. 1.1.1-12. » ;

2° la référence à l'article 7 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-4 ;

3° la référence à l'article 5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-2.

Art. 17. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 16 est numéroté « Art. 1.1.1-13. » ;

2° la référence à l'article 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-14.

Art. 18. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 17 est numéroté « Art. 1.1.1-14. » ;

2° la référence à l'article 16 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-13 ;

3° au paragraphe 3, les termes « les certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents prévus par les conventions internationales » ;

4° au paragraphe 1er, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 19. L'article 18 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.2-1. ».

Art. 20. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 19 est numéroté « Art. 1.1.2-2. » ;

2° la référence à l'article 4 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1 ;

3° à l'alinéa 1er, la mention « à passagers » est supprimée ;

4° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2 à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. ».

Art. 21. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 20 est numéroté « Art. 1.1.2-3. » ;

2° l'article 1.1.2-3 est modifié comme suit : « Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg. ».

Art. 22. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 21 est numéroté « Art. 1.1.2-4. » ;

2° l'article 1.1.2-4 prend la teneur suivante : « L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants. ».

Art. 23. L'article 22 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 22 est numéroté « Art. 1.1.2-5. » ;

2° l'article 1.1.2-5 prend la teneur suivante : « Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent. ».

Art. 24. L'article 23 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-1. ».

Art. 25. L'article 24 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-2. ».

Art. 26. L'article 25 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-1. ».

Art. 27. L'article 26 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-2. ».

Art. 28. L'article 27 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-3. ».

Art. 29. L'article 28 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-4. ».

Art. 30. L'article 29 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 29 est numéroté « Art. 1.3.0-5. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 31. L'article 30 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-6. ».

Art. 32. L'article 31 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-7. ».

Art. 33. L'article 32 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 32 est numéroté « Art. 1.3.0-8. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6 ;

3° sont ajoutés après « téléfax », les termes « ou autres nouvelles technologies de communication ».

Art. 34. L'article 33 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 33 est numéroté « Art. 1.3.0-9. » ;

2° la référence à l'article 26 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-2.

Art. 35. L'article 34 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-10. ».

Art. 36. L'article 35 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-11. ».

Art. 37. L'article 36 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-1. ».

Art. 38. L'article 37 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-2. ».

Art. 39. L'article 38 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-3. ».

Art. 40. L'article 39 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-4. ».

Art. 41. L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 40 est numéroté « Art. 1.4.1-1. » ;

2° au paragraphe 1er, la lettre b) est remplacée de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; ».

Art. 42. L'article 41 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 41 est numéroté « Art. 1.4.1-2. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 43. L'article 42 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-1. ».

Art. 44. L'article 43 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-2. ».

Art. 45. L'article 44 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-3. ».

Art. 46. L'article 45 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-4. ».

Art. 47. L'article 46 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-5. ».

Art. 48. L'article 47 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 47 est numéroté « Art. 1.4.2-6. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.

Art. 49. L'article 48 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-7. ».

Art. 50. L'article 49 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-8. ».

Art. 51. L'article 50 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-9. ».

Art. 52. L'article 51 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-10. ».

Art. 53. L'article 52 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-11. ».

Art. 54. L'article 53 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-12. ».

Art. 55. L'article 54 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 54 est numéroté « Art. 1.4.3-1. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 56. L'article 55 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 55 est numéroté « Art. 1.4.3-2. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 57. L'article 56 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-3. ».

Art. 58. L'article 57 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-4. ».

Art. 59. L'article 58 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-5. ».

Art. 60. L'article 59 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-6. ».

Art. 61. L'article 60 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 60 est numéroté « Art. 2.0.0-1. » ;

2° la référence à l'article 63 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-4 ;

3° à l'alinéa 1er, les termes « des certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents » et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 62. L'article 61 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 61 est numéroté « Art. 2.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » et les termes « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » sont remplacés par les termes « 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, ci-après « organisme agréé », et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal, ci-après « organisme habilité » ».

Art. 63. L'article 62 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 62 est numéroté « Art. 2.0.0-3. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 64. L'article 63 de la même loi est numéroté « Art. 2.0.0-4. ».

Art. 65. L'article 64 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 64 est numéroté « Art. 2.0.0-5. » ;

2° au dernier alinéa, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 66. L'article 65 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 65 est numéroté « Art. 2.0.0-6. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » ;

4° au dernier tiret, les termes « agréées par le ministre » sont supprimés ;

5° est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 précité que le commissaire peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonction des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ».

Art. 67. L'article 66 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 66 est numéroté « Art. 2.0.0-7. » ;

2° à l'alinéa 2, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 68. L'article 67 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 67 est numéroté « Art. 2.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° à l'alinéa 2, les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

Art. 69. L'article 68 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 68 est numéroté « Art. 2.0.0-9. » ;

2° la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1.

Art. 70. L'article 69 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 69 est numéroté « Art. 2.0.0-10. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et celle à l'article 68 de la même loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-9 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 71. L'article 70 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 70 est numéroté « Art. 2.0.0-11. » ;

2° au paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et les termes « d'une société de classification agréée » sont remplacés par les termes « d'un organisme habilité » ;

3° au paragraphe 2, lettre b), la référence à l'article 67 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;

4° au paragraphe 2, lettre c), la référence à l'article 64 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 ;

5° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 72. L'article 71 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 71 est numéroté « Art. 2.0.0-12. » ;

2° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 73. Le livre 3 (anciennement titre 3) de la même loi intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » est remplacé comme suit :

« LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre, on entend par :

1° « 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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;

2° « BIT » : le Bureau international du travail ;

3° « certificat de travail maritime » : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;

4° « contrat d'engagement maritime » : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;

5° « déclaration de conformité du travail maritime » : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;

6° « gens de mer ou marin » : les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;

7° « navire » : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;

8° « OIT » : l'Organisation internationale du travail ;

9° « OMS » : l'Organisation mondiale de la santé ;

10° « piraterie » : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;

11° « service de recrutement et de placement des gens de mer » : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

12° « STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13° « vols à main armée » : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les catégories de personnel ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;

2° l'action du marin peut être portée :

a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ;

b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou

c) devant la juridiction du lieu d'embauche.

Art. 3.0.0-5. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-6. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, ci-après « loi précitée du 14 avril 1992 ».

Art. 3.0.0-7. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre I[er] du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1[er] –

Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1[er] – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois*

Section 1[re] – Age minimum

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de dix-huit ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infraction à l'article 3.1.1-1, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;

2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006, selon les exigences de l'État en question ;

3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que :

1° l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;

2° le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;

3° l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme du certificat médical pourra être précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW :

1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;

2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que :

1° la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;

2° l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au moins être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;

2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou

dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sauf si une dérogation est dûment accordée :

1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

3° quiconque obtient par tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5, est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006, ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006, ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1° de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;

2° du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;

3° du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10 000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1 250 à 12 500 euros, ou d'une de

ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime*

Section 1re – Le contrat d'engagement maritime en général

Sous-section 1re – Dispositions générales

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois :

1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement ;

2° le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3° l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4° le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime, 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative à la qualité du travail ou au salaire. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

1° un exemplaire d'un contrat-type ;

2° les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes :

1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2° le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;

3° le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

4° la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;

5° le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;

6° le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

7° le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,

b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;

8° les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

9° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

10° le droit du marin à un rapatriement ;

11° le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;

12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu.

Les précisions figurant à l'alinéa 1er peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à :

1° six mois pour les officiers ;

2° deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières. La période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1° à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;

2° à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 5 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage

Sous-section 1re – Recours et forme du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1° lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;

2° lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;

3° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

4° le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants :

1° pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur ;

2° pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1° en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;

2° en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;

3° pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;

4° aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;

5° dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;

6° en cas d'exécution de travaux urgents ;

7° en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du contrat précédent.

Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est

affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Sous-section 7 – Période d'essai

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à deux mois ;

2° sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,

a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à deux mois et inférieure à trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois semaines ;

b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à six mois et inférieure à neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à deux mois ;

c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à neuf mois et inférieure à douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois mois ;

d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à douze mois et inférieure à quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à quatre mois ;

e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à quinze mois et inférieure à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à cinq mois ;

f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2°.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 3 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point 1°, le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçues jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Obligations générales de l'armateur

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1° d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;

2° de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur ;

3° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail ;

4° de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident ;

5° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;

6° de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

7° de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

8° d'apporter les soins en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5°.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière

Partie 1re – Droit au rapatriement

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1° lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence ;

2° en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;

3° en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;

4° en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;

5° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :

a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;

b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective,

de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre ;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de trente jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins :

1° le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion ;

2° le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

3° la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

4° le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;

5° le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(5) Les frais de rapatriement doivent être pris en charge jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment :

1° le lieu où il a accepté de s'engager ;

2° le lieu stipulé par convention collective ;

3° son pays de résidence ;

4° le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de deux jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1° le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois ;

2° l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

3° les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais.

Partie 2 – Abandon et garantie financière

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur :

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou

2° laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou

3° provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa 1er doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, à la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;

2° les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3° les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent :

1° le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;

2° la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile ;

3° les soins médicaux nécessaires ;

4° le passage et le transport des effets personnels ;

5° tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément aux dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris en son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ces certificats ou de ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux alinéas 1er et 2 est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article 3.1.2-45 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation :

1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime ;

2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;

3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat

Sous-section 1re – Résiliation avec préavis

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1° si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ; ou

2° si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1° par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ; ou

2° si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin :

1° à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois ;

2° à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans ;

3° à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours :

1° le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ;

2° le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard quinze jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe 3, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59, paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa 1er ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à :

1° une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur ;

2° deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur ;

3° trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa 1er ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur. En cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa 1er ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe 1er, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa 1er n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa 1er ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire :

1° le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ;

2° les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation ; sinon

3° les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa 2 jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3 et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit :

1° le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec

les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2° le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code de la sécurité sociale ;

3° en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement ;

4° par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective.

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur. Il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention « pour solde de tout compte » n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5°.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de

fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du livre I[er], titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du livre I[er], titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre I[er] du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre I[er] du Titre I[er] du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1[er] – *Durée du travail*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1[re] – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « heures de travail » : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;

2° « heures de repos » : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette définition n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La durée de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à :

1° dix heures par période de vingt-quatre heures ; et

2° soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1° des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;

2° l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;

3° l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;

4° des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25 pour cent.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées. Ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail

Art. 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de six heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins vingt minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins dix minutes chacune.

Art. 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail

à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins :

1° le programme du service à la mer et au port ;

2° le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a occupé des gens de mer sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution ;

2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation*

Section 1re – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe 2 ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1° par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent ; ou

2° si le congé compensatoire visé au point 1° ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe 1er et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, à une journée de repos hebdomadaire qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à 25 pour cent.

(5) Les dispositions des paragraphes 1er à 4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° les circonstances de force majeure ;

2° les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;

3° les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1re – Calcul des droits

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de trois jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1° les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;

2° les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit :

1° les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;

2° les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;

3° les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

4° les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5° le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement. Leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de quinze jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequel n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail

lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ainsi qu'à leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du Code du travail, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1er ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, point 2°.

Chapitre 3 – *Les salaires*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « matelot qualifié »: tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2° « salaire ou solde de base » : la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3° « salaire forfaitaire » : un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4° « durée normale du travail » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;

5° « heures supplémentaires » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-10 est d'application.

Section 2 – Droit à la rémunération

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1° mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

2° s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

En conformité avec l'article 3.1.2-53, paragraphe 4, si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1° le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;

2° lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;

3° pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;

4° pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants :

1° le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2° le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3° les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4° à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due est payée dans les cinq jours ;

5° les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

6° sous réserve des dispositions du point 7°, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

7° les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ;

8° le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative allant jusqu'à 5 000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal, par référence aux rémunérations établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25 000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa 1er peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table*

Section 1re – Logement et loisirs

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à partir du 20 août 2013 compris.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et tiennent compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise les exigences relatives :

1° à la taille des cabines et autres espaces de logement ;

2° au chauffage et la ventilation ;

3° au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants ;

4° aux installations sanitaires ;

5° à l'éclairage ;

6° à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;

3° des installations de blanchisserie ;

4° la superficie minimale des cabines.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

1° lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;

2° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du paragraphe 1er, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer :

1° d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;

2° d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes :

1° détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré par des États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006, ou la Convention nº 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire ;

2° avoir acquis au moins un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe 2 incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation reconnu par le commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa 2, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à laquelle la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et au service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas sept jours, afin de vérifier :

1° l'approvisionnement en vivres et en eau potable ;

2° de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ;

3° la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par l'article 3.2.4-11.

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1er – *Soins médicaux à bord des navires et à terre*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies

professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste qualifié résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période visée à l'article 3.3.2-2, point 1°, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit prendre en charge :

1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;

3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants droit en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire ;

4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer :

1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ;

2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2° et 4°, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2°, et à l'article 3.3.2-3, point 2°, sont limitées à seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

1° lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

2° lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

3° en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayants droit.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents*

Section 1re – Obligations des armateurs

Sous-section 1re – Obligations générales des armateurs

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des principes généraux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants :

1° éviter les risques ;

2° évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;

3° combattre les risques à la source ;

4° adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail ;

5° tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail ;

8° prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle ;

9° donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1°, 3°, 4° et 6° du paragraphe 1er doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les principes généraux visés au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants :

1° les dispositions générales et dispositions de base ;

2° les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ;

3° les machines ;

4° les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact ;

5° les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;

6° les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;

7° les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5° et 6° auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac ;

8° les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ;

9° le matériel de chargement et de déchargement ;

10° la prévention et l'extinction des incendies ;

11° les ancres, chaînes et câbles ;

12° les cargaisons dangereuses et lest ;

13° les équipements de protection individuelle des gens de mer ;

14° le travail dans des espaces confinés ;

15° les effets physiques et mentaux de la fatigue ;

16° les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool ;

17° la protection et prévention relatives au VIH/SIDA ;

18° la réponse aux urgences et aux accidents.

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés à l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) Les gens de mer désignés effectuent, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1° de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;

2° de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;

3° d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;

4° d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;

5° d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;

6° d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1° toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;

2° les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;

3° la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pouvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes 1er à 4. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1° les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;

2° les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;

3° les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;

4° la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe 1er devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

1° matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires ;

2° affiches apposées à bord des navires ;

3° insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ;

4° campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1° à l'évaluation des risques prévue à l'article 3.3.3-7 ;

2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;

3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer

Art. 3.3.3-15. (1) Chaque marin reçoit, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1° de son engagement ;

2° d'un changement de poste ou fonction ;

3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;

4° de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixés par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art. 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 conformément aux instruments internationaux énumérés en annexe I.

Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut pas être sanctionné. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent :

1° se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;

2° utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;

3° utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;

4° ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;

5° signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon

Art. 3.3.3-26. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Section 4 – Dispositions particulières

Art. 3.3.3-27. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-28. (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements pris en leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3 000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord*

Section 1re – Définitions

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

« femme enceinte » : toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2, paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3, dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à

laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail. Elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article 3.3.4-7, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(3) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions des articles 3.3.4-3, paragraphe 1er, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions

Chapitre 1er – *Dispositions générales*

Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évaluée en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2. Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

2° « 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 du chapitre 3 ;

3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions ;

4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;

5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 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 suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;

6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;

7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – *Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale*

Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation :

1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;

2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;

3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection

applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part :

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou

b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur :

i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;

ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;

iii. l'alimentation et le service de table ;

iv. la prévention des accidents ;

v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;

vi. l'exploitation des navires ;

vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;

viii. l'inspection des navires y compris les navires d'une jauge brute de moins de 500 et la certification en matière sociale ;

ix. les inspections par l'Etat du port.

2° et, d'autre part :

a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

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.

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

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées au paragraphe 4.

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

Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3. Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4. L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – *Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime*

Art. 3.4.3-1. (1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous les deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) 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. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2. (1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;

2° la partie II, établie par l'armateur 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 autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État 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, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3. Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4. Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5. (1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection 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 3.4.3-6.

(2) 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 intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé 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 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection 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 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 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection 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 autorisé 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 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 en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;

2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;

3° il y a changement de pavillon ;

4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1er, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8. (1) Le commissaire prononce, 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 applicables 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 par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne 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 aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10. Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

1° aux nouveaux navires, à la livraison ;

2° lorsqu'un navire change de pavillon ;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11. Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

1° 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 du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;

2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé 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 ;

3° le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;

4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14. (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 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 - *Inspections et mise en œuvre*

Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2. (1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection 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 du travail maritime, 2006.

Art. 3.4.4-3. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

1° lors de la première immatriculation du navire ;

2° lors d'une nouvelle immatriculation ;

3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;

2° suite à un accident ou à un incident grave ;

3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;

4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5. (1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur 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 sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède à tous les examens, contrôles ou enquêtes qu'il estime nécessaires pour s'assurer que les normes et prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer sont strictement respectées.

(6) L'inspecteur vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer.
(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6. (1) Tout inspecteur 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.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;

2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. 3.4.4-8. Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, 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. 3.4.4-9. Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;

2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

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

(3) 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. 3.4.4-11. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs 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.

Chapitre 5 – *Plaintes*

Art. 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1er, on entend par plainte :

1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou

2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2. La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3. La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;

2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4. Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou de plusieurs personnes à bord ou à terre qui pourra, en cas de plainte, 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. 3.4.5-5. Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plaintes.

Art. 3.4.5-6. (1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1er est nul.

Chapitre 6 – *Sanctions administratives et pénales*

Art. 3.4.6-1. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 3.4.6-2. Quiconque entrave, en connaissance de cause, les inspecteurs dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3.4.6-3. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. »

Art. 74. Le chapeau introducteur du livre 4 (ancien titre 4) est supprimé.

Art. 75. L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 105 est numéroté « Art. 4.0.0-1. » ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, les termes « code des assurances sociales » sont remplacés par les termes « Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté un paragraphe 2 qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. »

Art. 76. L'article 106 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 106 est numéroté « Art. 4.0.0-2. » ;

2° l'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante :

« Art. 4.0.0-2. Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa 1er dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006. ».

Art. 77. L'article 107 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-1. ».

Art. 78. L'article 107a de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-2. ».

Art. 79. L'article 108 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-3. ».

Art. 80. L’article 109 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-4. ».

Art. 81. L’article 110 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-5. ».

Art. 82. L’article 111 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-1. ».

Art. 83. L’article 112 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-2. ».

Art. 84. L’article 113 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-3. ».

Art. 85. L’article 114 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-4. ».

Art. 86. L’article 115 de la même loi est numéroté « Art. 6.2.0-1. ».

Art. 87. L’article 116 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-1. ».

Art. 88. L’article 117 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-2. ».

Art. 89. L’article 118 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-3. ».

Art. 90. L’article 119 de la même loi est numéroté « Art. 6.4.0-1. ».

Art. 91. L’article 120 de la même loi est numéroté « Art. 6.5.0-1. ».

Art. 92. L’article 121 de la même loi est numéroté « Art. 7.0.0-1. ».

Art. 93. L'article 122 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 122 est numéroté « Art. 7.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les références aux articles 8, 11f, 13d et 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, lettre f), 1.1.1-10, paragraphe 2, lettres d) et e) et 1.1.1-14 ;

3° l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

Art. 94. L'article 126 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 126 est numéroté « Art. 7.0.0-3. » ;

2° les deux premières phrases de l'alinéa 1er de l'article 7.0.0-3 sont supprimées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.

Art. 96. L'article 129 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 129 est numéroté « Art. 8.0.0-1. » ;

2° l'article 8.0.0-1 prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. ».

Art. 97. L'article 130 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 130 est numéroté « Art. 8.0.0-2. » ;

2° l'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante :

« (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-Duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) L'autorisation perd sa validité en cas de :

1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3° mise en liquidation judiciaire ;

4° jugement déclaratif de faillite.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions de l'alinéa 1er ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 98. L'article 131 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 131 est numéroté « Art. 8.0.0-3. » ;

2° le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu » ;

3° le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;

4° le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;

5° trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante :

« – la description des activités commerciales maritimes projetées ;

– le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

– tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. ».

Art. 99. L'article 132 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 132 est numéroté « Art. 8.0.0-4. » ;

2° les termes « avoir sa résidence » sont remplacés par les termes « être établi professionnellement » ;

3° un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour cinq ans et est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. ».

Art. 100. L'article 133 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 133 est numéroté « Art. 8.0.0-5. » ;

2° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 101. L'article 134 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 134 est numéroté « Art. 8.0.0-6. » ;

2° l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. ».

Art. 102. L'article 135 de la même loi est numéroté « Art. 8.0.0-7. ».

Art. 103. L'article 136 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 136 est numéroté « Art. 8.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 104. L'article 137 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 137 est numéroté « Art. 8.0.0-9. » ;

2° le paragraphe 2, alinéa 1er, est reformulé de la manière suivante : « Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;

3° le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;

4° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire » ;

5° le paragraphe 4 est supprimé.

Art. 105. L'article 138 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 138 est numéroté « Art. 8.0.0-10. » ;

2° la référence à l'article 129 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 de la même loi à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 de la même loi à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 de la même loi à l'article 8.0.0-9.

Art. 106. L'article 139 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 139 est numéroté « Art. 8.0.0-11. » ;

2° l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. ».

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Art. 107. Un article L. 311-10, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la consommation :

« Art. L. 311-10. (1) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25, paragraphe 1er, dudit règlement.

(2) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité. La plainte doit revêtir la forme écrite et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité reprochée à un transporteur ou un exploitant de terminal.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre dispose d'un délai de trois mois au maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visé par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre peut prononcer les sanctions administratives prévues au paragraphe 8 de cet article. En cas de faute de moindre gravité, elle peut prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Les décisions prévues au paragraphe 5 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(8) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le non-respect des obligations est punissable pénalement. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Art. 108. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé.

Art. 109. L'article 48 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'alinéa 1er est supprimé. Toute référence au prédit alinéa doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990 ;

2° l'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. ».

Art. 110. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Art. 111. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, les termes « à la construction » sont supprimés.

Art. 112. A l'article 26 de la même loi, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. 113. A l'article 28 de la même loi, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. 114. A l'article 29, alinéa 2, de la même loi, les termes « de moins de 25 tonneaux de jauge » sont remplacés par les termes « d'une jauge brute de moins de 200 ».

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Art. 115. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« (4) Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. 116. L'article 6, paragraphe 1er, lettre a), dernière phrase, de la même loi est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. 117. L'article 7, paragraphe 2, de la même loi prend la teneur suivante :

« (2) L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »

*

Annexe I

Répertoire des normes internationales fixant des normes en matière protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 y relatif, chapitres II-1, II-2, III, V, VI et VII ;
2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 y relatif, annexes I et V.

* * *

Luxembourg, le 5 décembre 2024

Le Président
Carole HARTMANN

Le Rapporteur
Simone BEISSEL

Bulletin de vote 3 - Projet de loi N°7329

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/12/2024 17:24:08
Scrutin: 3
Vote: PL 7329 - Droit du travail maritime
Description: Projet de loi N°7329

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	5	52
Procurations:	8	0	0	8
Total:	55	0	5	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	(Weydert Stéphanie)
Bauer Maurice	Oui		Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui		Galles Paul	Oui	
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Marques Ricardo	Oui		Modert Octavie	Oui	
Morgenthaler Nathalie	Oui		Mosar Laurent	Oui	
Schaaf Jean-Paul	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charles	Oui		Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	
Zeimet Laurent	Oui				
DP					
Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	
Goldschmidt Patrick	Oui	(Graas Gusty)	Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	(Etgen Fernand)
Polfer Lydie	Oui	(Agostino Barbara)	Schockmel Gérard	Oui	
LSAP					
Biancalana Dan	Oui	(Delcourt Claire)	Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	(Cruchten Yves)
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	(Di Bartolomeo Mars)
Lenert Paulette	Oui		Polidori Ben	Oui	
ADR					
Engelen Jeff	Non		Hardy Dan	Non	
Keup Fred	Non		Schoos Alexandra	Non	
Weidig Tom	Non				
déi gréng					
Bernard Djuna	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/12/2024 17:24:08
Scrutin: 3
Vote: PL 7329 - Droit du travail maritime
Description: Projet de loi N°7329

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	0	5	52
Procurations:	8	0	0	8
Total:	55	0	5	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
Piraten					
Clement Sven	Oui	(Goergen Marc)	Goergen Marc	Oui	
DÉI LÉNK					
Baum Marc	Oui		Wagner David	Oui	

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Texte voté - Projet de loi N°7329

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N°7329

PROJET DE LOI

portant modification :

1° **de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;**

2° **du Code de la consommation ;**

3° **de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;**

4° **de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;**

5° **de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

*

Chapitre 1er – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois

Art. 1er. Le terme « titre » employé dans les expressions « titre introductif », « titre 1 », « titre 2 », « titre 3 », « titre 4 », « titre 5 », « titre 6 », « titre 7 », et « titre 8 » de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est remplacé par celui de « livre » ; le terme « chapitre » employé dans les expressions « chapitre 1er », « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 », « chapitre 5 », de la même loi est remplacé par celui de « titre » et le terme « section » employé dans les expressions « section 1 », « section 2 » et « section 3 » de la même loi est remplacé par le terme « chapitre ».

Art. 2. L'article 1er de la même loi est numéroté « Art. 0.1.0-1. ».

Art. 3. L'ancien chapitre 2, devenu le titre 2, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 2 –

Missions du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.2.0-1. Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « commissaire », et placé sous l'autorité du ministre.

Le commissaire est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en conseil. Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aura pour missions :

1° d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires ;

2° de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;

3° de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;

4° d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent ;

5° de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre ;

6° d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;

7° de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

Le commissaire peut refuser d'immatriculer ou peut radier les navires appartenant à des personnes physiques ou morales qui ne remplissent pas les conditions exigées par la présente loi ou ses règlements d'application.

Art. 4. L'ancien chapitre 3, devenu le titre 3, de la même loi est modifié comme suit :

« TITRE 3 –

Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

Art. 0.3.0-1. Le cadre du personnel du Commissariat aux affaires maritimes comprend un commissaire, responsable de la gestion et chef hiérarchique, et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État.

Ce cadre peut être complété par des fonctionnaires stagiaires, des employés et salariés de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 0.3.0-2. (1) En application de l'article 2, paragraphe 1er, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1er, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique

ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes, peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation à l'article 80, paragraphe 1er, lettre b), de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

Art. 5. L'article 4 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-1. ».

Est ajoutée une première phrase introductive ayant la teneur suivante :

« Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par : »

Son alinéa 5 prend la teneur suivante :

« Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les conventions internationales si applicables. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire. »

Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante :

« Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, 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.

OMI : Organisation maritime internationale

Conventions internationales : les conventions internationales dont le champ d'application coïncide avec celui de la présente loi, dûment ratifiées par le Luxembourg. »

Art. 6. L'article 5 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-2. », et prend la teneur suivante :

« Art. 1.1.1-2. (1) Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires :

1° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen sous

réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

2° soit appartenant pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

3° soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen et à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen, sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

(2) Peuvent être immatriculés, au registre maritime luxembourgeois les navires, soit affrétés coque-nue soit exploités, par des personnes physiques ou morales telles que définies au paragraphe 1er et sous les mêmes réserves quant à la gestion du navire. »

Art. 7. L'article 6 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 6 est numéroté « Art. 1.1.1-3. » ;

2° la dernière phrase de l'alinéa 1er est supprimée.

Art. 8. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-4. » ;

2° l'alinéa 1er de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;

3° aux alinéas 2 et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

4° l'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. ».

Art. 9. L'article 8 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 8 est numéroté « Art. 1.1.1-5. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant

abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original. » ;

4° aux alinéas 1er et 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 10. L'article 9 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-6. ».

Art. 11. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 10 est numéroté « Art. 1.1.1-7. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 12. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 11 est numéroté « Art. 1.1.1-8. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3.

Art. 13. L'article 12 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-9. ».

Art. 14. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 13 est numéroté « Art. 1.1.1-10. » ;

2° la référence à l'article 6 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-3 ;

3° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 15. L'article 14 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.1-11. ».

Art. 16. L'article 15 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 15 est numéroté « Art. 1.1.1-12. » ;

2° la référence à l'article 7 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-4 ;

3° la référence à l'article 5 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-2.

Art. 17. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 16 est numéroté « Art. 1.1.1-13. » ;

2° la référence à l'article 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-14.

Art. 18. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 17 est numéroté « Art. 1.1.1-14. » ;

2° la référence à l'article 16 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-13 ;

3° au paragraphe 3, les termes « les certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents prévus par les conventions internationales » ;

4° au paragraphe 1er, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 19. L'article 18 de la même loi est numéroté « Art. 1.1.2-1. ».

Art. 20. L'article 19 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 19 est numéroté « Art. 1.1.2-2. » ;

2° la référence à l'article 4 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1 ;

3° à l'alinéa 1er, la mention « à passagers » est supprimée ;

4° l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2 à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. ».

Art. 21. L'article 20 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 20 est numéroté « Art. 1.1.2-3. » ;

2° l'article 1.1.2-3 est modifié comme suit : « Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg. ».

Art. 22. L'article 21 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 21 est numéroté « Art. 1.1.2-4. » ;

2° l'article 1.1.2-4 prend la teneur suivante : « L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants. ».

Art. 23. L'article 22 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 22 est numéroté « Art. 1.1.2-5. » ;

2° l'article 1.1.2-5 prend la teneur suivante : « Tout navire battant pavillon luxembourgeois est armé avec un effectif minimal de gens de mer correspondant à celui prescrit par son document d'équipage minimum prévu à l'article 3.1.1-18. Le commissaire peut exempter de cette obligation certains navires qui ne sont pas inclus dans le champ d'application des conventions internationales en matière d'équipage minimum ou si lesdites conventions internationales le permettent. ».

Art. 24. L'article 23 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-1. ».

Art. 25. L'article 24 de la même loi est numéroté « Art. 1.2.0-2. ».

Art. 26. L'article 25 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-1. ».

Art. 27. L'article 26 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-2. ».

Art. 28. L'article 27 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-3. ».

Art. 29. L'article 28 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-4. ».

Art. 30. L'article 29 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 29 est numéroté « Art. 1.3.0-5. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 31. L'article 30 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-6. ».

Art. 32. L'article 31 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-7. ».

Art. 33. L'article 32 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 32 est numéroté « Art. 1.3.0-8. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6 ;

3° sont ajoutés après « téléfax », les termes « ou autres nouvelles technologies de communication ».

Art. 34. L'article 33 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 33 est numéroté « Art. 1.3.0-9. » ;

2° la référence à l'article 26 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-2.

Art. 35. L'article 34 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-10. ».

Art. 36. L'article 35 de la même loi est numéroté « Art. 1.3.0-11. ».

Art. 37. L'article 36 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-1. ».

Art. 38. L'article 37 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-2. ».

Art. 39. L'article 38 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-3. ».

Art. 40. L'article 39 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.0-4. ».

Art. 41. L'article 40 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 40 est numéroté « Art. 1.4.1-1. » ;

2° au paragraphe 1er, la lettre b) est remplacée de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; ».

Art. 42. L'article 41 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 41 est numéroté « Art. 1.4.1-2. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 43. L'article 42 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-1. ».

Art. 44. L'article 43 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-2. ».

Art. 45. L'article 44 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-3. ».

Art. 46. L'article 45 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-4. ».

Art. 47. L'article 46 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-5. ».

Art. 48. L'article 47 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 47 est numéroté « Art. 1.4.2-6. » ;

2° la référence à l'article 30 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-6.

Art. 49. L'article 48 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-7. ».

Art. 50. L'article 49 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-8. ».

Art. 51. L'article 50 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-9. ».

Art. 52. L'article 51 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-10. ».

Art. 53. L'article 52 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-11. ».

Art. 54. L'article 53 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.2-12. ».

Art. 55. L'article 54 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 54 est numéroté « Art. 1.4.3-1. » ;

2° les références à l'article 40 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références à l'article 1.4.1-1.

Art. 56. L'article 55 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 55 est numéroté « Art. 1.4.3-2. » ;

2° la référence à l'article 25 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 1.3.0-1.

Art. 57. L'article 56 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-3. ».

Art. 58. L'article 57 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-4. ».

Art. 59. L'article 58 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-5. ».

Art. 60. L'article 59 de la même loi est numéroté « Art. 1.4.3-6. ».

Art. 61. L'article 60 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 60 est numéroté « Art. 2.0.0-1. » ;

2° la référence à l'article 63 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-4 ;

3° à l'alinéa 1er, les termes « des certificats internationaux » sont remplacés par les termes « les certificats et autres documents » et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 62. L'article 61 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 61 est numéroté « Art. 2.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » et les termes « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » sont remplacés par les termes « 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, ci-après « organisme agréé », et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal, ci-après « organisme habilité » ».

Art. 63. L'article 62 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 62 est numéroté « Art. 2.0.0-3. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « la CEE » sont remplacés par les termes « l'Union européenne » ;

3° à l'alinéa 3, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 64. L'article 63 de la même loi est numéroté « Art. 2.0.0-4. ».

Art. 65. L'article 64 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 64 est numéroté « Art. 2.0.0-5. » ;

2° au dernier alinéa, les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 66. L'article 65 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 65 est numéroté « Art. 2.0.0-6. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » ;

4° au dernier tiret, les termes « agréées par le ministre » sont supprimés ;

5° est ajouté un alinéa 3 nouveau qui prend la teneur suivante :

« Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 précité que le commissaire peut mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonction des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des motifs transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. ».

Art. 67. L'article 66 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 66 est numéroté « Art. 2.0.0-7. » ;

2° à l'alinéa 2, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 68. L'article 67 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 67 est numéroté « Art. 2.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés ;

3° à l'alinéa 2, les termes « sociétés de classification » sont remplacés par les termes « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

Art. 69. L'article 68 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 68 est numéroté « Art. 2.0.0-9. » ;

2° la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1.

Art. 70. L'article 69 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 69 est numéroté « Art. 2.0.0-10. » ;

2° à l'alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et celle à l'article 68 de la même loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-9 ;

3° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 71. L'article 70 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 70 est numéroté « Art. 2.0.0-11. » ;

2° au paragraphe 1er et paragraphe 2, alinéa 1er, la référence à l'article 65 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et les termes « d'une société de classification agréée » sont remplacés par les termes « d'un organisme habilité » ;

3° au paragraphe 2, lettre b), la référence à l'article 67 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;

4° au paragraphe 2, lettre c), la référence à l'article 64 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 ;

5° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 72. L'article 71 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 71 est numéroté « Art. 2.0.0-12. » ;

2° les termes « aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 73. Le livre 3 (anciennement titre 3) de la même loi intitulé « droit du travail applicable aux gens de mer » est remplacé comme suit :

« LIVRE 3 –

DROIT DU TRAVAIL APPLICABLE AUX GENS DE MER

TITRE PRELIMINAIRE –

Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public

Art. 3.0.0-1. Aux fins du présent livre, on entend par :

1° « 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 aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;

2° « BIT » : le Bureau international du travail ;

3° « certificat de travail maritime » : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;

4° « contrat d'engagement maritime » : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;

5° « déclaration de conformité du travail maritime » : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;

6° « gens de mer ou marin » : les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;

7° « navire » : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois 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 ;

8° « OIT » : l'Organisation internationale du travail ;

9° « OMS » : l'Organisation mondiale de la santé ;

10° « piraterie » : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;

11° « service de recrutement et de placement des gens de mer » : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

12° « STCW » : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13° « vols à main armée » : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

Art. 3.0.0-2. (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les catégories de personnel ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord.

Nonobstant l'alinéa qui précède, les travailleurs exclus de la catégorie de gens de mer qu'ils soient indépendants ou salariés bénéficient des dispositions du présent livre relatives au bien-être en mer et au rapatriement.

(2) Les dispositions du présent livre s'appliquent à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres ou les jonques. Le présent livre ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

Art. 3.0.0-3. Le contrat en vertu duquel un marin s'engage envers l'armateur, son représentant ou son capitaine est un contrat d'engagement maritime régi par la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions impératives de la présente loi applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois ou de dispositions plus favorables issues de conventions ou accords collectifs qui leurs sont applicables.

Quelle que soit la loi applicable au contrat d'engagement, les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne peuvent pas être moins favorables que celles résultant des dispositions impératives de la Convention du travail maritime, 2006, ou de la règlementation européenne.

Art. 3.0.0-4. Sauf compétence spéciale déterminée en matière pénale, en matière de contestations relatives aux dispositions du présent livre qui s'élèvent entre l'armateur et le marin :

1° l'action de l'armateur ne peut être portée que devant la juridiction du domicile du marin ;

2° l'action du marin peut être portée :

a) devant la juridiction du domicile de l'armateur ;

b) devant la juridiction du lieu où s'accomplit habituellement le travail ; ou

c) devant la juridiction du lieu d'embauche.

Art. 3.0.0-5. (1) Le commissaire délivre à tout ressortissant luxembourgeois, qui exerce la profession de marin et qui en fait la demande, une pièce d'identité de gens de mer telle que prévue à la Convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, révisée, (2003). Un règlement grand-ducal en fixe les modalités de délivrance.

(2) Conformément à l'article 3.1.1-20, tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire.

Art. 3.0.0-6. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande, ci-après « loi précitée du 14 avril 1992 ».

Art. 3.0.0-7. Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du titre préliminaire, du livre premier, du livre II et du titre I[er] du livre VI du Code du travail ne sont pas applicables à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Sauf dispositions contraires expresses, les dispositions du livre III du Code du travail ne sont pas applicables à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois.

Les livres IV et V du Code du travail sont applicables sauf dispositions contraires expresses. Des dispositions particulières d'adaptation au milieu maritime pourront être adoptées par règlement grand-ducal.

TITRE 1[er] –

Relations individuelles et collectives du travail

Chapitre 1[er] – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois*

Section 1[re] – Age minimum

Art. 3.1.1-1. L'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de dix-huit ans est interdit.

Art. 3.1.1-2. En cas d'infraction à l'article 3.1.1-1, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, tout armateur qui emploie un marin en violation des dispositions figurant à l'article 3.1.1-1.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3. Lors de leur recrutement et avant de leur permettre de commencer à servir à bord, l'armateur est tenu d'exiger des gens de mer la présentation d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer et que leur embarquement ne présente aucun danger pour leur propre santé ou pour celle de l'équipage.

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

Art. 3.1.1-5. Le présent titre s'applique sans préjudice de la STCW. Un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la STCW est également accepté aux fins du présent chapitre. Un certificat médical conforme en substance à ces prescriptions, dans le cas des gens de mer qui ne sont pas couverts par la STCW, est également accepté.

Art. 3.1.1-6. (1) Le certificat médical est délivré au marin et aux frais de l'armateur par un praticien dûment autorisé dans son pays d'établissement suivant la réglementation qui y est applicable. Est considéré comme un praticien dûment autorisé :

1° un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;

2° un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006, selon les exigences de l'État en question ;

3° un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question.

Le médecin doit disposer d'une entière indépendance professionnelle en ce qui concerne les procédures d'examen médical.

(2) Un certificat concernant uniquement la vue peut être délivré par une personne habilitée à délivrer de tels certificats par l'autorité compétente du pays dont elle relève. Un certificat séparé pour la perception des couleurs n'est pas obligatoire.

Art. 3.1.1-7. Le certificat médical doit obligatoirement indiquer que :

1° l'ouïe et la vue de l'intéressé, ainsi que la perception des couleurs s'il s'agit d'une personne devant être employée à des tâches pour lesquelles l'aptitude au travail risque d'être diminuée par le daltonisme, sont toutes satisfaisantes ;

2° le marin est médicalement apte pour le travail qu'il doit effectuer ;

3° l'intéressé n'est atteint d'aucun problème médical qui risque d'être aggravé par le service en mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

Le secret médical doit être strictement observé. La transmission du certificat médical entre armateurs ne peut se faire qu'avec l'accord du marin.

La forme du certificat médical pourra être précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.1.1-8. A moins qu'une période plus courte ne soit prescrite en raison de la nature des fonctions que l'intéressé aura à exécuter ou en vertu de la STCW :

1° un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum à compter de la date de son établissement ;

2° un certificat se rapportant à la perception des couleurs reste valide pendant six ans au maximum à compter de la date de son établissement.

Art. 3.1.1-9. En cas de refus de délivrance d'un certificat ou de limitation imposée à l'aptitude au travail en termes notamment de durée, de domaine d'activité ou de zone géographique, les gens de mer peuvent, suivant la procédure applicable dans le pays de délivrance du certificat :

1° soit se faire examiner par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ;

2° soit exercer un recours devant l'autorité médicale ou la juridiction compétente en cas de contestation de certificat médical constatant une inaptitude au travail.

Art. 3.1.1-10. Dans les cas d'urgence, le commissaire peut, sur demande de l'armateur, autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que :

1° la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;

2° l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

Art. 3.1.1-11. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un praticien dûment autorisé, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

Art. 3.1.1-12. Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord des navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au moins être fournis en anglais.

Art. 3.1.1-13. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;

2° tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou

dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infraction aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, et sauf si une dérogation a été dûment accordée, le commissaire ordonne la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sauf si une dérogation est dûment accordée :

1° est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

2° est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16 ;

3° quiconque obtient par tromperie ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18. (1) Tout navire est armé avec un effectif de gens de mer suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée de travail et de repos.

A ce titre, le document d'équipage minimum lorsqu'il est exigé conformément à l'article 1.1.2-5, est délivré par le commissaire. Il spécifie les effectifs minimaux de sécurité et est annexé au certificat d'immatriculation. Pour la détermination des effectifs minimaux, le commissaire tient compte des conventions et recommandations internationales et européennes pertinentes en la matière selon le type de navires.

(2) Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités quant à la tenue à jour de la liste d'équipage par le capitaine.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

La délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006, ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006, ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1° de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;

2° du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;

3° du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1er, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10 000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1 250 à 12 500 euros, ou d'une de

ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – *Contrat d'engagement maritime*

Section 1re – Le contrat d'engagement maritime en général

Sous-section 1re – Dispositions générales

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 – Forme du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois :

1° au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement ;

2° le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3° l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4° le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime, 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5° pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire, qui mentionne la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative à la qualité du travail ou au salaire. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

1° un exemplaire d'un contrat-type ;

2° les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes :

1° le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2° le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;

3° le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

4° la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;

5° le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;

6° le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

7° le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,

b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;

8° les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

9° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

10° le droit du marin à un rapatriement ;

11° le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;

12° les clauses complémentaires dont les parties ont convenu.

Les précisions figurant à l'alinéa 1er peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1er fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence et le contenu du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 – Période d'essai

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1er de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.

A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à :

1° six mois pour les officiers ;

2° deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières. La période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1° à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;

2° à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 5 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 – Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage

Sous-section 1re – Recours et forme du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1er, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1° lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;

2° lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;

3° la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;

4° le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 – Durée du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants :

1° pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur ;

2° pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.

Sous-section 3 – Renouvellement du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée. La preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 – Succession de contrats à durée déterminée

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1° en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;

2° en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;

3° pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;

4° aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;

5° dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;

6° en cas d'exécution de travaux urgents ;

7° en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du contrat précédent.

Dans ces cas, le nouveau contrat ne peut pas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 – Egalité de traitement

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée à bord de ses navires, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer qu'il emploie, occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste. Une telle information est

affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Sous-section 7 – Période d'essai

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1° la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à deux mois ;

2° sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,

a) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à deux mois et inférieure à trois mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois semaines ;

b) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à six mois et inférieure à neuf mois, la période d'essai ne peut être supérieure à deux mois ;

c) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à neuf mois et inférieure à douze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à trois mois ;

d) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à douze mois et inférieure à quinze mois, la période d'essai ne peut être supérieure à quatre mois ;

e) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à quinze mois et inférieure à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à cinq mois ;

f) pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à dix-huit mois, la période d'essai ne peut être supérieure à six mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1er, point 2°.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe 3 avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1er, point 1°, le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçues jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Obligations générales de l'armateur

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1° d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;

2° de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur ;

3° de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail ;

4° de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident ;

5° de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;

6° de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

7° de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;

8° d'apporter les soins en bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt, sans que l'armateur, son préposé ou le capitaine n'aient le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5°.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1er sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de service.

Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière

Partie 1re – Droit au rapatriement

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1° lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence ;

2° en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;

3° en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;

4° en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;

5° lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :

a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;

b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective,

de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre ;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de trente jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.

(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins :

1° le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion ;

2° le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

3° la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

4° le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;

5° le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(5) Les frais de rapatriement doivent être pris en charge jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment :

1° le lieu où il a accepté de s'engager ;

2° le lieu stipulé par convention collective ;

3° son pays de résidence ;

4° le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de deux jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1° le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois ;

2° l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

3° les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient et en anglais.

Partie 2 – Abandon et garantie financière

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur :

1° ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou

2° laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou

3° provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa 1er doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et plus particulièrement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, à la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.

En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1° les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;

2° les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3° les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent :

1° le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1er ;

2° la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile ;

3° les soins médicaux nécessaires ;

4° le passage et le transport des effets personnels ;

5° tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément aux dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris en son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par les prestataires de cette garantie.

(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ces certificats ou de ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2 500 à 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux alinéas 1er et 2 est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article 3.1.2-45 sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 – Obligations générales du marin

Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois a l'obligation :

1° d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime ;

2° d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;

3° de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

(2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat

Sous-section 1re – Résiliation avec préavis

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1° si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ; ou

2° si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1° par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ; ou

2° si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin :

1° à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois ;

2° à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans ;

3° à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours :

1° le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ;

2° le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.

(2) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard quinze jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(4) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe 3, le licenciement est abusif.

(5) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59, paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1er du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa 1er ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à :

1° une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur ;

2° deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur ;

3° trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa 1er ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur. En cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa 1er ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe 1er, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant influer sur la responsabilité du marin et des conséquences du licenciement.

(3) La résiliation pour motif grave par l'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial, est notifiée au marin par un écrit envoyé par recommandé, si ce dernier ne se trouve pas à bord, ou remis en mains propres contre signature et donnant lieu à mention sur le journal de bord. Cet écrit doit préciser les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave. A défaut de motivation écrite, le licenciement est abusif.

Le capitaine ou le représentant de l'armateur est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate pour motif grave avec l'indication que les faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère de motif grave lui ont été notifiés.

(4) Les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa 1er n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1er.

Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'armateur ou son représentant par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale. Cette réclamation fait courir, sous peine de forclusion, un nouveau délai d'une année.

(3) En cas de contestation, la charge de la preuve de la matérialité et du caractère réel et sérieux des motifs incombe à l'armateur.

L'armateur peut en cours d'instance apporter des précisions complémentaires par rapport aux motifs énoncés.

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.1.2-61. (1) Lorsqu'elle juge qu'il y a usage abusif du droit de résilier le contrat à durée indéterminée, la juridiction du travail condamne l'armateur à verser au marin des dommages et intérêts compte tenu du dommage subi par lui du fait de son licenciement.

(2) En statuant sur les dommages et intérêts attribués au marin licencié abusivement, la juridiction du travail peut, à la demande du marin formulée en cours d'instance et lorsqu'elle juge réunies les conditions pour une continuation ou une reprise de la relation de travail, recommander à l'armateur de consentir à la réintégration du marin en réparation de son licenciement abusif.

La réintégration effective du marin avec maintien de ses droits d'ancienneté libère l'armateur de la charge des dommages et intérêts qu'il a été condamné à lui verser en réparation de son licenciement abusif.

L'armateur qui ne souhaite pas consentir à la réintégration du marin licencié abusivement lui recommandée par la juridiction du travail peut être condamné, à la demande du marin, à compléter les dommages et intérêts visés au paragraphe 1er par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa 1er ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime

Sous-section 1re – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du prédit article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire :

1° le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats ;

2° les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation ; sinon

3° les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa 2 jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3 et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit :

1° le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec

les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2° le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code de la sécurité sociale ;

3° en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement ;

4° par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective.

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur. Il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1er ne peut être opposé au marin, si la mention « pour solde de tout compte » n'est pas entièrement écrite de sa main et suivie de sa signature ou si le reçu ne porte pas mention en caractères très apparents du délai de forclusion visé au paragraphe 2.

Le reçu pour solde de tout compte, régulièrement dénoncé ou ne pouvant avoir d'effet libératoire au sens du présent article, n'a qu'une valeur de simple reçu des sommes qui y figurent.

Art. 3.1.2-68. A l'expiration du contrat, le marin reçoit de l'armateur les documents visés à l'article 3.1.2-3, point 5°.

Art. 3.1.2-69. (1) Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel exact et détaillé conforme aux dispositions de l'article 3.2.3-5.

(2) Lors de la résiliation du contrat d'engagement maritime, le décompte visé au paragraphe 1er doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de

fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – *Les rapports collectifs de travail*

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du livre I[er], titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du livre I[er], titre VI, du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – *Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite*

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – *Le transfert d'entreprise*

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre I[er] du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – *Emploi et chômage*

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre I[er] du Titre I[er] du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2 –

Règlementation et conditions de travail

Chapitre 1[er] – *Durée du travail*

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1[re] – Durée du travail et temps de repos

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « heures de travail » : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;

2° « heures de repos » : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette définition n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La durée de travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.

Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à :

1° dix heures par période de vingt-quatre heures ; et

2° soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1° des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;

2° l'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;

3° l'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;

4° des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25 pour cent.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées. Ce registre doit être émargé par le marin.

(3) Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être fixé par convention collective en tenant compte des dispositions et des modalités prévues à l'article 3.2.3-11.

Art. 3.2.1-11. La durée maximale journalière du temps de travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après :

1° les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

2° les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail

Art. 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de six heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins vingt minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins dix minutes chacune.

Art. 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail

à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins :

1° le programme du service à la mer et au port ;

2° le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20 000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a occupé des gens de mer sans respecter les heures de repos minimales fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution ;

2° n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – *Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation*

Section 1re – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés qui s'ajoute au jour de repos hebdomadaire prévu à l'article 3.2.1-3.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe 2 ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1° par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent ; ou

2° si le congé compensatoire visé au point 1° ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins 25 pour cent.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe 1er et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions de la présente section est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, à une journée de repos hebdomadaire qui s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail au jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à 25 pour cent.

(5) Les dispositions des paragraphes 1er à 4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1° les circonstances de force majeure ;

2° les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;

3° les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions à l'article 3.2.2-7 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1re – Calcul des droits

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.

L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de trois jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1° les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;

2° les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit :

1° les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;

2° les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;

3° les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;

4° les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;

5° le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.

Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1er ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement. Leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de quinze jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Il peut cependant être reporté à l'année suivante à la demande du marin, s'il s'agit du droit au congé proportionnel de la première année lequel n'a pu être acquis dans sa totalité durant l'année en cours.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail

lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions des articles 3.2.2-11 à 3.2.2-15 et des articles 3.2.2-19 à 3.2.2-21 ainsi qu'à leurs règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux exigences desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1er, du Code du travail, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphes 1er ou 3 le cas échéant, du Code du travail.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1er peut fixer la date de début du premier congé parental est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6, du Code du travail, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, point 2°.

Chapitre 3 – *Les salaires*

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1re – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1° « matelot qualifié »: tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2° « salaire ou solde de base » : la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3° « salaire forfaitaire » : un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4° « durée normale du travail » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;

5° « heures supplémentaires » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-10 est d'application.

Section 2 – Droit à la rémunération

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

L'armateur doit notamment à ce titre :

1° mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

2° s’assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l’article 3.2.3-6 doit être d’un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d’engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu’en cas de déclaration d’innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu’il reçoit l’ordre du capitaine de rester à bord.

En conformité avec l’article 3.1.2-53, paragraphe 4, si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d’un acte de piraterie ou de vols à main armée à l’encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d’engagement maritime continuent à être versés et les virements prévus continuent d’être effectués pendant toute la période de captivité jusqu’à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l’article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d’engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu’au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l’article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1° le contrat d’engagement maritime doit spécifier clairement, s’il y a lieu, le nombre d’heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;

2° lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l’article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d’au moins 25 pour cent au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l’article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;

3° pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l’article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;

4° pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d’un contrat d’engagement maritime ou d’une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants :

1° le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2° le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3° les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4° à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due est payée dans les cinq jours ;

5° les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

6° sous réserve des dispositions du point 7°, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

7° les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du livre II, titre II, chapitre IV, du Code du travail ;

8° le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative allant jusqu'à 5 000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14. Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas à Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal, par référence aux rémunérations établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25 000 euros.

Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa 1er peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 – *Logement, loisirs, alimentation et service de table*

Section 1re – Logement et loisirs

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à partir du 20 août 2013 compris.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements et les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et tiennent compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise les exigences relatives :

1° à la taille des cabines et autres espaces de logement ;

2° au chauffage et la ventilation ;

3° au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants ;

4° aux installations sanitaires ;

5° à l'éclairage ;

6° à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, et compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord, le commissaire peut accorder des exemptions aux navires d'une jauge brute inférieure à 200, lorsque celles-ci sont raisonnables. Les exemptions concernent uniquement :

1° la climatisation des logements à bord, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

2° la présence obligatoire de lavabos alimentés d'eau douce chaude et froide dans chaque cabine ou dans un cabinet de toilette y attenant sur les navires autres que les navires à passagers ;

3° des installations de blanchisserie ;

4° la superficie minimale des cabines.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

1° lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;

2° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du paragraphe 1er, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.

Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer :

1° d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;

2° d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes :

1° détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivré par des États membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006, ou la Convention nº 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, ou par toute autre institution agréée est également accepté. Le certificat de capacité de cuisinier devra dans tous les cas faire l'objet d'une reconnaissance par le commissaire ;

2° avoir acquis au moins un mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe 2 incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation reconnu par le commissaire, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa 2, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à laquelle la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et au service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas sept jours, afin de vérifier :

1° l'approvisionnement en vivres et en eau potable ;

2° de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ;

3° la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées à l'article 3.2.4-8 et au règlement pris en son exécution, aux articles 3.2.4-9 et 3.2.4-10, tout armateur ou capitaine qui autorise des gens de mer à cuisiner sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et tout armateur qui ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par l'article 3.2.4-11.

Chapitre 5 – *Egalité de traitement entre les hommes et les femmes*

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 – *Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail*

Art. 3.2.6-1. Le titre VI du livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 –

Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1er – *Soins médicaux à bord des navires et à terre*

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies

professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste qualifié résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 – *Responsabilité des armateurs*

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période visée à l'article 3.3.2-2, point 1°, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.

Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit prendre en charge :

1° le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2° les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;

3° une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des créances contractuelles, à savoir les préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants droit en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code de la sécurité sociale, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire ;

4° les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer :

1° la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ;

2° le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2° et 4°, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2°, et à l'article 3.3.2-3, point 2°, sont limitées à seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

1° lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

2° lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

3° en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayants droit.

Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2, 3.3.2-3 et 3.3.2-6 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 – *Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents*

Section 1re – Obligations des armateurs

Sous-section 1re – Obligations générales des armateurs

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des principes généraux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, établis au présent chapitre, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur met en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur adapte les mesures prises pour la mise en œuvre des programmes et politiques à bord afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 – Principes généraux

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants :

1° éviter les risques ;

2° évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités ;

3° combattre les risques à la source ;

4° adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail ;

5° tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;

6° remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux ;

7° planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail ;

8° prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle ;

9° donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1°, 3°, 4° et 6° du paragraphe 1er doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les principes généraux visés au présent chapitre et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants :

1° les dispositions générales et dispositions de base ;

2° les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante ;

3° les machines ;

4° les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact ;

5° les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;

6° les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord ;

7° les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5° et 6° auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac ;

8° les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous ;

9° le matériel de chargement et de déchargement ;

10° la prévention et l'extinction des incendies ;

11° les ancres, chaînes et câbles ;

12° les cargaisons dangereuses et lest ;

13° les équipements de protection individuelle des gens de mer ;

14° le travail dans des espaces confinés ;

15° les effets physiques et mentaux de la fatigue ;

16° les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool ;

17° la protection et prévention relatives au VIH/SIDA ;

18° la réponse aux urgences et aux accidents.

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 – Evaluation des risques

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés à l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 – Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.

(2) Les gens de mer désignés effectuent, sous la responsabilité de l'armateur, des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1° de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;

2° de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;

3° d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;

4° d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;

5° d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;

6° d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants :

1° toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;

2° les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;

3° la conception et l'organisation de la formation prévue aux articles 3.3.3-15 et 3.3.3-16.

Art. 3.3.3-12. (1) Les gens de mer désignés et les membres du comité de sécurité doivent avoir les capacités nécessaires et disposer des moyens requis pour permettre à ceux-ci d'exercer les droits et les fonctions découlant du présent chapitre.

(2) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent disposer d'un temps approprié afin de remplir leurs fonctions. L'armateur est tenu d'accorder aux gens de mer désignés une dispense de travail suffisante sans perte de salaire.

(3) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent être en nombre suffisant pour prendre en charge les activités de protection et de prévention en tenant compte des caractéristiques du navire et des risques auxquels ils sont exposés.

(4) Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, doivent pouvoir présenter leurs observations lors de visites et vérifications organisées par le commissaire. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ne doivent subir aucun préjudice en raison de leurs activités respectives.

(5) Un règlement grand-ducal pourra définir les capacités et aptitudes nécessaires et le nombre suffisant de gens de mer visés aux paragraphes 1er à 4. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 – Information des gens de mer

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1° les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;

2° les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;

3° les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;

4° la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe 1er devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

1° matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires ;

2° affiches apposées à bord des navires ;

3° insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents ;

4° campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

(3) L'information visée au paragraphe 1er tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1° à l'évaluation des risques prévue à l'article 3.3.3-7 ;

2° à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1er ;

3° à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer

Art. 3.3.3-15. (1) Chaque marin reçoit, sous la responsabilité de l'armateur, une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1° de son engagement ;

2° d'un changement de poste ou fonction ;

3° de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;

4° de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.

Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixés par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 – Autres mesures de précaution

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art. 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) Le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord doivent être assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 conformément aux instruments internationaux énumérés en annexe I.

Section 2 – Obligations des gens de mer et de toute autre personne à bord, à l'exception des passagers

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut pas être sanctionné. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et toute autre personne à bord, à l'exception des passagers, doivent :

1° se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;

2° utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;

3° utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;

4° ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;

5° signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 – Obligations de l'Etat du pavillon

Art. 3.3.3-26. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Section 4 – Dispositions particulières

Art. 3.3.3-27. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-28. (1) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-2, paragraphes 1er à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1er et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1er, 3.3.3-13, paragraphe 1er, 3.3.3-15, paragraphe 1er, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1er, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23, paragraphe 2, et 3.3.3-24 ainsi que des règlements pris en leur exécution est punie d'une amende de 251 à 3 000 euros.

Chapitre 4 – *Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord*

Section 1re – Définitions

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, on entend par :

« femme enceinte » : toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2, paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.

(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3, dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à

laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail. Elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.

Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article 3.3.4-7, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1er.

(3) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1er doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période fixée par le médecin et nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre des articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions des articles 3.3.4-3, paragraphe 1er, 3.3.4-7, 3.3.4-8, paragraphes 2 et 3, 3.3.4-9 à 3.3.4-11 et 3.3.4-13 sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 –

Conformité et mise en application des dispositions

Chapitre 1er – *Dispositions générales*

Art. 3.4.1-1. Afin de s'assurer du respect des obligations applicables en matière de conditions de vie et de travail des gens de mer, les armateurs se soumettent au système d'inspection et de certification de leurs navires.

L'efficacité du système d'inspection et de certification est périodiquement évaluée en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.1-2. Aux fins du présent titre, on entend par :

1° « Certificat de travail maritime » : le certificat mentionné aux articles 3.4.3-1 et suivants qui atteste que les prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi sont respectées à bord du navire ;

2° « 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 du chapitre 3 ;

3° « Déclaration de conformité du travail maritime » : document émis par le commissaire mentionnant les prescriptions nationales obligatoires concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer et complété par un second document relatant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect desdites prescriptions ;

4° « Inspecteurs » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, le commissaire ou un organisme autorisé et, par extension, tout employé de cet organisme affecté à des missions d'inspection en matière sociale ;

5° « Inspections » : au titre du contrôle de l'État du pavillon, les inspections des navires luxembourgeois menées conformément aux articles 3.4.4-1 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 suspension, restitution ou au retrait du certificat de travail maritime ;

6° « Organisme » : toute personne physique ou morale, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, qui sollicite une reconnaissance en matière sociale ;

7° « Organisme autorisé » : tout organisme autorisé sur base du chapitre 2 à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale.

Chapitre 2 – *Procédure d'autorisation d'organismes en matière sociale*

Art. 3.4.2-1. (1) En vue de s'assurer d'un système efficace d'inspections et de certification sociale, le commissaire autorise, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes à procéder aux inspections en matière sociale ou à la certification sociale, à condition que ces organismes satisfassent aux conditions d'indépendance et de compétence pour la réalisation des inspections ou la délivrance des certificats ou les deux.

(2) Les organismes habilités sur base de l'article 2.0.0-6 sont réputés remplir les exigences posées au présent article à condition qu'ils soient dotés d'un système de qualification et de mise à jour de leurs compétences en matière sociale.

(3) Seuls les organismes habilités visés au paragraphe 2 peuvent procéder aux missions d'inspection et de certifications des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

(4) Pour les inspections et certifications des navires d'une jauge brute de moins de 500, l'organisme, autre que celui visé au paragraphe 2, fait la démonstration, afin d'obtenir son autorisation, que, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'autorisation :

1° sa taille, sa structure, ses moyens et ressources correspondent au type et à la portée de l'autorisation ;

2° il a la capacité d'entretenir et de réactualiser les compétences de ses inspecteurs ;

3° il satisfait aux exigences d'indépendance.

Ses inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent avoir connaissance des prescriptions pertinentes en matière de droit du travail maritime et des procédures d'inspection

applicables spécifiées par règlement grand-ducal. Leurs connaissances et compétences concernant le respect des obligations en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer doivent avoir été obtenues dans le cadre de programmes de formation reconnus par le commissaire. Les inspecteurs doivent au minimum :

1° d'une part :

a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage ; ou

b) être titulaires d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir un titre d'inspecteur et une formation portant sur :

i. les conditions minimales exigées des gens de mer pour travailler à bord d'un navire ;

ii. les conditions d'emploi, de logement et de loisirs ;

iii. l'alimentation et le service de table ;

iv. la prévention des accidents ;

v. la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ;

vi. l'exploitation des navires ;

vii. la conformité et la mise en place des dispositions y compris les procédures de plaintes ;

viii. l'inspection des navires y compris les navires d'une jauge brute de moins de 500 et la certification en matière sociale ;

ix. les inspections par l'Etat du port.

2° et, d'autre part :

a) avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur en s'étant occupé soit des inspections en matière sociale et de la certification sociale conformément aux prescriptions pertinentes applicables en matière de droit du travail maritime, soit de la surveillance des activités des organismes autorisés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou

b) avoir acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections en matière sociale sous la direction d'agents expérimentés.

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.

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

Est considéré comme satisfaisant aux exigences d'indépendance, l'organisme qui apporte la preuve qu'il n'est pas susceptible de se trouver en situation de dépendance par rapport au changement de gouvernement de l'État sur le territoire duquel il est situé ou de subir l'influence indue de tiers. L'organisme autorisé démontre également laisser aux inspecteurs une marge de manœuvre dans l'exécution de leurs missions, nonobstant tout lien de subordination.

(5) Tout organisme doit introduire une demande d'autorisation. Un règlement grand-ducal précise les modalités à suivre et les documents à fournir par l'organisme afin de faire la démonstration qu'il répond aux exigences posées au paragraphe 4.

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

Art. 3.4.2-2. (1) Le commissaire vérifie que l'organisme autorisé en matière sociale maintient les conditions ayant prévalu à son autorisation. Sur demande, l'organisme autorisé en matière sociale lui communique tout document démontrant que lesdites conditions demeurent respectées.

(2) Si l'organisme autorisé ne remplit plus les conditions ayant prévalu à son autorisation ou n'est plus en mesure d'accomplir sa mission, le commissaire résilie l'accord visé à l'article 3.4.2-3.

Art. 3.4.2-3. Le commissaire conclut un accord avec l'organisme autorisé, qui comporte une description détaillée des missions qui lui sont confiées. La forme de l'accord est précisée par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.2-4. L'autorisation accordée permet à l'organisme autorisé à prescrire la correction des lacunes ou des violations constatées aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer.

Chapitre 3 – *Certification sociale et déclaration de conformité du travail maritime*

Art. 3.4.3-1. (1) Chaque navire détient à son bord un certificat de travail maritime en cours de validité et une déclaration de conformité du travail maritime tous les deux préalablement visés par le commissaire. Un règlement grand-ducal précise la forme que doivent revêtir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime.

(2) Les navires dont la jauge brute est inférieure à 200 ne sont pas tenus à la certification sociale. Ils doivent cependant établir et détenir une déclaration de conformité du travail maritime.

(3) Nonobstant les paragraphes 1er et 2, tout navire peut également être certifié sur une base volontaire.

(4) 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. Une copie est affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer.

Art. 3.4.3-2. (1) La déclaration de conformité du travail maritime comprend deux parties :

1° la partie I, établie par le commissaire résume les prescriptions qui doivent être respectées au regard des conditions de vie, de travail et d'emploi des gens de mer ;

2° la partie II, établie par l'armateur 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 autorisé.

(2) La déclaration de conformité du travail maritime est libellée en termes clairs, choisis en vue d'aider tous les intéressés, notamment les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État 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, de même que la date du constat qu'il a été remédié aux défauts doivent y être consignés.

Art. 3.4.3-3. Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur et être en conformité avec les prescriptions applicables concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

Art. 3.4.3-4. Le certificat de travail maritime est valable pendant cinq ans à compter de sa date de délivrance. Le certificat de travail maritime est délivré à l'issue d'une inspection initiale visée à l'article 3.4.4-2.

Art. 3.4.3-5. (1) Sans préjudice d'autres inspections auxquelles le navire peut être soumis, tout navire certifié est obligatoirement soumis à une inspection 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 3.4.3-6.

(2) 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 intermédiaire favorable, le certificat est visé par le commissaire ou un organisme autorisé.

Art. 3.4.3-6. (1) Le certificat de travail maritime peut être renouvelé par le commissaire ou un organisme autorisé 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 3.4.3-4, la durée du certificat de travail maritime renouvelé peut excéder cinq ans si l'inspection 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 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 3.4.3-4, lorsqu'il ressort d'une inspection 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 autorisé 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 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 en question a eu lieu.

Art. 3.4.3-7. (1) Tous les certificats de travail maritime, y compris le certificat provisoire visé à l'article 3.4.3-10 perdent leur validité et sont retirés si :

1° les inspections prescrites aux articles 3.4.3-5, 3.4.3-6 et 3.4.3-14 ne sont pas effectuées dans les délais fixés ;

2° le certificat et la déclaration de conformité du travail maritime, lorsqu'ils doivent l'être, n'ont pas été correctement visés par le commissaire ;

3° il y a changement de pavillon ;

4° un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;

5° des modifications importantes ont été apportées à la structure du navire ou aux équipements visés au titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006.

(2) Dans le cas mentionné aux points 3°, 4° ou 5° du paragraphe 1er, le nouveau certificat n'est délivré que si le navire satisfait aux conditions de délivrance initiale.

Art. 3.4.3-8. (1) Le commissaire prononce, 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 applicables 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 par le commissaire à l'armateur et au capitaine.

Art. 3.4.3-9. (1) Tout retrait du certificat du travail maritime, selon les articles qui précèdent, entraîne 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 aux affaires maritimes.

Art. 3.4.3-10. Le commissaire, sinon un organisme autorisé, peut délivrer un certificat de travail maritime à titre provisoire :

1° aux nouveaux navires, à la livraison ;

2° lorsqu'un navire change de pavillon ;

3° lorsqu'un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui est nouveau pour cet armateur.

Un règlement grand-ducal précise la forme que doit revêtir le certificat de travail maritime.

Art. 3.4.3-11. Le certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

1° 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 du travail maritime, 2006, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux points 3° et 4° ;

2° l'armateur a démontré au commissaire ou à l'organisme autorisé 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 ;

3° le capitaine connait les dispositions relatives aux conditions de vie, de travail et d'emploi à bord du navire et ses responsabilités en la matière ;

4° les informations pertinentes requises ont été présentées au commissaire ou à l'organisme autorisé en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Art. 3.4.3-12. La durée du certificat de travail maritime provisoire ne peut excéder six mois.

Art. 3.4.3-13. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Art. 3.4.3-14. (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 3.4.3-4.

(2) Le certificat provisoire ne peut pas être renouvelé et aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois mentionnée à l'article 3.4.3-12.

Chapitre 4 - *Inspections et mise en œuvre*

Art. 3.4.4-1. Tous les navires battant pavillon luxembourgeois, tenus ou non à l'obligation de certification, sont soumis à des inspections périodiques pour garantir que les conditions de travail et de vie des marins à bord satisfont et continuent à satisfaire aux prescriptions exigées en matière sociale.

Art. 3.4.4-2. (1) Pour les navires qui doivent être certifiés, des inspections doivent impérativement avoir lieu préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime et à des intervalles conformes aux prescriptions du chapitre 3.

(2) Lors de l'inspection initiale, l'inspecteur effectue une inspection 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 du travail maritime, 2006.

Art. 3.4.4-3. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.4.4-2, une inspection spéciale des logements des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est organisée impérativement :

1° lors de la première immatriculation du navire ;

2° lors d'une nouvelle immatriculation ;

3° en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

Art. 3.4.4-4. Nonobstant les dispositions des articles 3.4.4-2 et 3.4.4-3, dans une ou plusieurs circonstances exposées ci-dessous, le commissaire est autorisé à prendre toutes mesures qu'il estime nécessaires, y compris à diligenter une inspection supplémentaire, sans notification préalable :

1° suite à une plainte, qui ne paraît pas manifestement infondée ;

2° suite à un accident ou à un incident grave ;

3° suite à la preuve qu'un navire ne se conforme pas aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi à bord, ou présente de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans sa déclaration de conformité du travail maritime ;

4° suite à une détention ordonnée par l'autorité compétente de l'État du port.

Art. 3.4.4-5. (1) L'inspecteur prend toutes les mesures raisonnables pour éviter de retarder ou de retenir indûment le navire pour les besoins de l'inspection.

(2) Tout inspecteur est habilité à monter à bord des navires librement et à l'improviste.

(3) Tout inspecteur 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 sont strictement respectées.

(4) L'inspecteur prend soin de préserver les horaires de travail et de repos des gens de mer.

(5) L'inspecteur procède à tous les examens, contrôles ou enquêtes qu'il estime nécessaires pour s'assurer que les normes et prescriptions en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer sont strictement respectées.

(6) L'inspecteur vérifie que les gens de mer ont accès au texte des dispositions légales applicables en matière de conditions de travail et de vie des gens de mer.
(7) Un règlement grand-ducal précise la procédure d'inspection.

Art. 3.4.4-6. (1) Tout inspecteur 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.

(2) Dans les limites prévues à l'accord mentionné à l'article 3.4.2-3 avec l'organisme autorisé, tout inspecteur peut cumulativement ou non :

1° exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés constituant une infraction aux prescriptions en matière de conditions de vie, de travail et d'emploi ou représentant un danger pour la sécurité, la sûreté ou la santé des gens de mer. L'injonction prescrivant des corrections sera notifiée à l'armateur ou au capitaine par lettre recommandée ou par écrit dûment certifié par un récépissé ;

2° interdire à un navire de quitter le port et de continuer toute opération quelle qu'elle soit jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'il a des raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave ou répétée aux prescriptions en matière de conditions de vie, d'emploi et de travail à bord ou représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Art. 3.4.4-7. L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. 3.4.4-8. Nonobstant les dispositions de l'article 3.4.4-6, paragraphe 2, point 2°, 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. 3.4.4-9. Sans préjudice de l'article 3.4.4-8, tout inspecteur informe sans délai :

1° l'armateur et le capitaine des manquements constatés pouvant porter atteinte à la sûreté, la sécurité et à la santé des gens de mer ;

2° le commissaire de tout accident de travail ou de toute maladie professionnelle affectant des gens de mer.

Art. 3.4.4-10. (1) Pour toute inspection effectuée, tout inspecteur établit un rapport écrit rédigé en termes clairs et précis de manière à ne pas être sujet à interprétation. Les modalités d'établissement du rapport sont prévues par règlement grand-ducal.

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

(3) 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. 3.4.4-11. En vue d'une amélioration de leurs conditions de travail, les inspecteurs 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.

Chapitre 5 – *Plaintes*

Art. 3.4.5-1. Tout marin peut formuler une plainte relative au non-respect des prescriptions de la présente loi.

Au sens de l'alinéa 1er, on entend par plainte :

1° une plainte introduite à bord du navire auprès des responsables à bord à savoir le capitaine ou le supérieur hiérarchique présent à bord ; ou

2° une plainte introduite auprès du commissaire.

Art. 3.4.5-2. La plainte peut être directement formulée par le marin ou par toute personne physique ou morale qu'il a mandatée.

En cas de représentation, l'identité du marin n'est communiquée qu'avec son accord.

Art. 3.4.5-3. La plainte peut en tous les cas être formée par tout moyen. Elle indique, outre son objet :

1° les nom, prénoms et fonction de son auteur ou ceux de la personne qui la dépose en son nom ;

2° le nom du navire et son numéro d'immatriculation.

Art. 3.4.5-4. Tout marin reçoit de l'armateur en même temps que son contrat d'engagement maritime, un document rédigé en anglais indiquant la procédure de plainte, les coordonnées du Commissariat aux affaires maritimes et les coordonnées des autorités maritimes du pays de sa résidence. Ce document mentionne également le nom d'une ou de plusieurs personnes à bord ou à terre qui pourra, en cas de plainte, 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. 3.4.5-5. Un règlement grand-ducal détaille les formalités et la procédure en matière de plaintes.

Art. 3.4.5-6. (1) Aucune mesure préjudiciable au sens d'une rupture de la relation de travail ou d'une modification unilatérale des conditions de travail ou un acte discriminatoire quel qu'en soit l'auteur, ne peut être prise à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte, sauf pour motifs qui sont étrangers à cette plainte.

(2) Tout acte ou disposition pris à l'encontre d'un marin en violation du paragraphe 1er est nul.

Chapitre 6 – *Sanctions administratives et pénales*

Art. 3.4.6-1. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, du capitaine, du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25 000 euros.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(4) Les décisions prévues au paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 3.4.6-2. Quiconque entrave, en connaissance de cause, les inspecteurs dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre du chapitre 4, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 3.4.6-3. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur, est puni d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 à 125 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris en son exécution. »

Art. 74. Le chapeau introducteur du livre 4 (ancien titre 4) est supprimé.

Art. 75. L'article 105 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 105 est numéroté « Art. 4.0.0-1. » ;

2° le terme « (1) » est inséré avant le libellé de l'article 105 ;

3° au libellé de l'article 105, devenu le paragraphe 1er, les termes « code des assurances sociales » sont remplacés par les termes « Code de la sécurité sociale » ;

4° est ajouté un paragraphe 2 qui prend la teneur suivante :

« (2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1er, paragraphe 3, du Code de la sécurité sociale, la législation de sécurité sociale luxembourgeoise est applicable, l'armateur peut demander au commissaire une dérogation à l'affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois pour les gens de mer qui ne résident pas au Luxembourg. Lorsqu'il formule sa demande, l'armateur doit apporter la preuve qu'il existe une assurance privée adéquate répondant aux mêmes exigences que celles prévues à l'article 4.0.0-2, alinéa 1er. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du ministre ayant la Sécurité sociale dans ses attributions. »

Art. 76. L'article 106 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 106 est numéroté « Art. 4.0.0-2. » ;

2° l'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante :

« Art. 4.0.0-2. Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa 1er dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006. ».

Art. 77. L'article 107 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-1. ».

Art. 78. L'article 107a de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-2. ».

Art. 79. L'article 108 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-3. ».

Art. 80. L’article 109 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-4. ».

Art. 81. L’article 110 de la même loi est numéroté « Art. 5.0.0-5. ».

Art. 82. L’article 111 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-1. ».

Art. 83. L’article 112 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-2. ».

Art. 84. L’article 113 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-3. ».

Art. 85. L’article 114 de la même loi est numéroté « Art. 6.1.0-4. ».

Art. 86. L’article 115 de la même loi est numéroté « Art. 6.2.0-1. ».

Art. 87. L’article 116 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-1. ».

Art. 88. L’article 117 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-2. ».

Art. 89. L’article 118 de la même loi est numéroté « Art. 6.3.0-3. ».

Art. 90. L’article 119 de la même loi est numéroté « Art. 6.4.0-1. ».

Art. 91. L’article 120 de la même loi est numéroté « Art. 6.5.0-1. ».

Art. 92. L’article 121 de la même loi est numéroté « Art. 7.0.0-1. ».

Art. 93. L'article 122 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 122 est numéroté « Art. 7.0.0-2. » ;

2° à l'alinéa 1er, les références aux articles 8, 11f, 13d et 17 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1er, lettre f), 1.1.1-10, paragraphe 2, lettres d) et e) et 1.1.1-14 ;

3° l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

Art. 94. L'article 126 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 126 est numéroté « Art. 7.0.0-3. » ;

2° les deux premières phrases de l'alinéa 1er de l'article 7.0.0-3 sont supprimées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.

Art. 96. L'article 129 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 129 est numéroté « Art. 8.0.0-1. » ;

2° l'article 8.0.0-1 prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. ».

Art. 97. L'article 130 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 130 est numéroté « Art. 8.0.0-2. » ;

2° l'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante :

« (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-Duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) L'autorisation perd sa validité en cas de :

1° défaut d'utilisation pendant plus de deux ans à partir de la date d'octroi ;

2° cessation volontaire de l'activité pendant plus de deux ans ;

3° mise en liquidation judiciaire ;

4° jugement déclaratif de faillite.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions de l'alinéa 1er ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 98. L'article 131 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 131 est numéroté « Art. 8.0.0-3. » ;

2° le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu » ;

3° le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;

4° le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;

5° trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante :

« – la description des activités commerciales maritimes projetées ;

– le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ;

– tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. ».

Art. 99. L'article 132 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 132 est numéroté « Art. 8.0.0-4. » ;

2° les termes « avoir sa résidence » sont remplacés par les termes « être établi professionnellement » ;

3° un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour cinq ans et est renouvelé si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1er. ».

Art. 100. L'article 133 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 133 est numéroté « Art. 8.0.0-5. » ;

2° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire ».

Art. 101. L'article 134 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 134 est numéroté « Art. 8.0.0-6. » ;

2° l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. ».

Art. 102. L'article 135 de la même loi est numéroté « Art. 8.0.0-7. ».

Art. 103. L'article 136 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 136 est numéroté « Art. 8.0.0-8. » ;

2° à l'alinéa 1er, les termes « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimés.

Art. 104. L'article 137 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 137 est numéroté « Art. 8.0.0-9. » ;

2° le paragraphe 2, alinéa 1er, est reformulé de la manière suivante : « Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;

3° le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés ainsi que la comptabilité et les comptes annuels des entreprises doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;

4° les termes « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacés par le terme « commissaire » ;

5° le paragraphe 4 est supprimé.

Art. 105. L'article 138 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 138 est numéroté « Art. 8.0.0-10. » ;

2° la référence à l'article 129 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 de la même loi à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 de la même loi à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 de la même loi à l'article 8.0.0-9.

Art. 106. L'article 139 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'article 139 est numéroté « Art. 8.0.0-11. » ;

2° l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. ».

Chapitre 2 – Modification du Code de la consommation

Art. 107. Un article L. 311-10, libellé comme suit, est inséré dans le Code de la consommation :

« Art. L. 311-10. (1) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25, paragraphe 1er, dudit règlement.

(2) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité. La plainte doit revêtir la forme écrite et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 précité reprochée à un transporteur ou un exploitant de terminal.

(3) Dans le cadre de l'instruction du dossier et avant toute sanction, tout transporteur ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, l'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre dispose d'un délai de trois mois au maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visé par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) L'autorité compétente à caractère général prévue à l'article L. 311-4 du présent chapitre peut prononcer les sanctions administratives prévues au paragraphe 8 de cet article. En cas de faute de moindre gravité, elle peut prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

La décision infligeant la sanction doit être motivée.

(6) Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

(7) Les décisions prévues au paragraphe 5 sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

(8) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le non-respect des obligations est punissable pénalement. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine

Art. 108. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé.

Art. 109. L'article 48 de la même loi est modifié comme suit :

1° l'alinéa 1er est supprimé. Toute référence au prédit alinéa doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990 ;

2° l'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12 500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. ».

Art. 110. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »

Chapitre 4 – Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales

Art. 111. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales, les termes « à la construction » sont supprimés.

Art. 112. A l'article 26 de la même loi, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. 113. A l'article 28 de la même loi, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. 114. A l'article 29, alinéa 2, de la même loi, les termes « de moins de 25 tonneaux de jauge » sont remplacés par les termes « d'une jauge brute de moins de 200 ».

Chapitre 5 – Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Art. 115. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« (4) Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. 116. L'article 6, paragraphe 1er, lettre a), dernière phrase, de la même loi est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. 117. L'article 7, paragraphe 2, de la même loi prend la teneur suivante :

« (2) L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »

*

Annexe I

Répertoire des normes internationales fixant des normes en matière protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 y relatif, chapitres II-1, II-2, III, V, VI et VII ;
2. Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 y relatif, annexes I et V.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 10 décembre 2024

Le Secrétaire général, Le Président,

s. Laurent Scheeck s. Claude Wiseler

7329/11

N° CE : 52.884
Doc. parl. : n° 7329/11

LE CONSEIL D'ÉTAT,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 10 décembre 2024 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

Projet de loi
portant modification :
1° de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
2° du Code de la consommation ;
3° de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
4° de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ;
5° de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 décembre 2024 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 24 mars 2020, 10 octobre 2023 et 25 juin 2024 ;

s e d é c l a r e d ' a c c o r d

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 15 votants, le 20 décembre 2024.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Pour le Président,
Le Vice-Président,

s. Alex Bodry

Résumé

Résumé du projet de loi N° 7329

Ce projet de loi introduit de nombreuses modifications du droit du travail maritime dans la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Il s'agit d'améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et de limiter les risques d'accidents maritimes et de pollution.

Le projet de loi rapproche également le droit du travail maritime et le droit commun du travail. Le titre III de la loi précitée du 9 novembre 1990 est ainsi intégralement revu et est transformé en livre 3 reprenant et complétant toutes les dispositions du droit du travail des gens de mer et éliminant toutes les contradictions potentielles entre la Convention du travail maritime de 2006, approuvée au Luxembourg en 2011, et le droit luxembourgeois.

Dans ce contexte, la loi précitée du 9 novembre 1990 est restructurée de fond en comble et ces articles sont renumérotés.

De plus, certaines dispositions ayant trait au Commissariat aux affaires maritimes sont adaptées.

*