

N° 7329¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

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

* * *

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 réglementaires¹. 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, (II) 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.

À 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 travail², 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 1^{er} 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 2000³. 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 2015⁴.

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 concerne 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 mer⁵. 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, voyageur, 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 2015⁶ tout en s'adaptant aux besoins du Commissariat aux affaires maritimes 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'État 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 1^{er} 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 maritime⁷. 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 1^{er} 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'États 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 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 résidents 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 maritime¹⁰ (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'Etat 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'Etat 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 mondiale¹¹.

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 2006¹² 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 sociale¹³.

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 ayants-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) 883/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 minimales¹⁴.

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 direc-
tive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les
prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promou-
voir 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.

