



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 Biver, 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 1^{er}* (« 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 1^{er}* 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 1^{er}, 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 défini 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 17^{ème} ou 18^{ème} 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 précisions 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 1^{ers} 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 1^{er} – Durée du travail

Art. 3.2.1-1

L'article 3.2.1-1 détermine le champ d'application du chapitre 1^{er}, 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 1^{ère} – 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