

**N° 7329<sup>10A</sup>**

**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**

\* \* \*

### **CORRIGENDUM**

(9.12.2024)

Ce document annule et remplace le document parlementaire N°7329/10

\*

### **RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DES PME, DE L'ENERGIE, DE L'ESPACE ET DU TOURISME**

(5.12.2024)

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 1<sup>er</sup> 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 résidents 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 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois**

##### *Article 1<sup>er</sup>*

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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.

##### *Article 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 article 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<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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.

*Article 0.3.0-1*

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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'Etat 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 1<sup>er</sup> 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.

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'Etat 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'Etat 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 révisé 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 ».<sup>2</sup>

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.

<sup>2</sup> Au présent commentaire, il est fait référence à l'ancien texte de la Constitution en vigueur avant le 1<sup>er</sup> 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.<sup>3</sup>

#### *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.

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 1<sup>er</sup>, 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 habilitier 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.

<sup>3</sup> Adaptations légistiques mises à part.

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 révisé 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.

#### *Article 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>.

Sans observation dans le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat.

*Article 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.<sup>4</sup> 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 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

<sup>4</sup> En vertu de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

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 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>.<sup>5</sup>

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.

*Article 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.

*Article 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.

*Article 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 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.

*Article 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.

5 « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, ~~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.~~ »

## TITRE 1<sup>er</sup> – Relations individuelles et collectives du travail

### Chapitre 1<sup>er</sup> – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois

#### *Section 1<sup>re</sup> – Age minimum*

##### *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.

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

##### *Article 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*

##### *Article 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.

##### *Article 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.

##### *Article 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.

#### *Article 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<sup>o</sup> lui permet de lever son opposition formelle afférente.

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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*

#### *Articles 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.

#### *Article 3.1.1-16*

Tandis que l'alinéa 1<sup>er</sup> 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 réglementaire 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,<sup>6</sup> 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.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes critiqués lui permet de lever son opposition formelle.

#### *Article 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<sup>o</sup>, 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*

#### *Articles 3.1.1-18 et 3.1.1-19*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

<sup>6</sup> 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.

*Section 5 – Recrutement et placement*

*Article 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.

*Article 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.

*Article 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.

*Article 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 1<sup>er</sup> 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 ».

*Articles 3.1.1-24 à 3.1.2-2*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

#### Article 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.

#### Article 3.1.2-4

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

#### Article 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 1<sup>er</sup>* (« 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 1<sup>er</sup> 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.

#### Article 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.

*Articles 3.1.2-7 à 3.1.2-16*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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.

*Article 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.

*Articles 3.1.2-19 à 3.1.2-22*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Articles 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.

*Article 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.

*Articles 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.

*Article 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.

*Article 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.

*Article 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.

*Articles 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.

*Article 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.

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<sup>o</sup>, nouveau. La commission a adopté ce libellé.

#### *Articles 3.1.2-48 à 3.1.2-59*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

#### *Article 3.1.2-60*

L'article 3.1.2-60 reprend le droit commun du licenciement (article L. 124-11, paragraphes 1<sup>er</sup> 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.

*Articles 3.1.2-61 et 3.1.2-62*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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 1<sup>er</sup>) 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.

*Articles 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 1<sup>er</sup> – Durée du travail

*Article 3.2.1-1*

L'article 3.2.1-1 détermine le champ d'application du chapitre 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>ère</sup> – Durée du travail et temps de repos*

*Articles 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.

*Article 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.

*Article 3.2.1-12*

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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.

*Articles 3.2.1-14 et 3.2.1-15*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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 récréation

### *Section 1<sup>re</sup> – Jours fériés légaux*

*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 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.

*Article 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.

*Article 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**Article 3.2.2-10*

L'article 3.2.2-10 transpose la règle 2.4, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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.

*Article 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.

*Article 3.2.2-21*

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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**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.

Au *paragraphe 1<sup>er</sup>*, 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 accouché 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

#### *Article 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 1<sup>re</sup> – Définitions particulières*

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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.

#### *Article 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*

#### *Article 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)<sup>7</sup>.

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.

#### *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.

<sup>7</sup> En anglais: *International Transport Workers' Federation* (ITF)

Articles sans observation dans les avis complémentaires du Conseil d'Etat.

*Article 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<sup>re</sup> – Logement et loisirs*

*Articles 3.2.4-1 et 3.2.4-2*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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.

*Article 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.

*Article 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 1<sup>er</sup>, 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 reconnaître 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.

#### *Article 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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

#### *Article 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

#### *Article 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<sup>er</sup> – Soins médicaux à bord des navires et à terre

##### *Articles 3.3.1-1 à 3.3.1-4*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

##### *Article 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.

##### *Article 3.3.1-6*

Cet article prévoit des sanctions pénales.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a ajouté l'adjectif « qualifié » après le terme « dentiste ».

Article sans observation dans la suite.

#### Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs

##### *Article 3.3.2-1*

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

##### *Article 3.3.2-2*

L'article 3.3.2-2 reprend le paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

##### *Article 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<sup>o</sup> 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.

*Article 3.3.2-4 à 3.3.2-6*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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

*Article 3.3.3-1*

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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 1<sup>er</sup> 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.

*Article 3.3.3-3*

Article sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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 1<sup>er</sup> 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.

*Articles 3.3.3-5 à 3.3.3-8*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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 1<sup>er</sup>, 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.

*Articles 3.3.3-10 à 3.3.3-13*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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.

*Article 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.

*Article 3.3.3-16 à 3.3.3-20*

Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*Article 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.

*Article 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.<sup>8</sup>

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 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 réductible 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 » ».

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.

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.

*Article 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.

*Article 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.

*Article 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 article 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 1<sup>re</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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.

*Article 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 article 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 superflète.

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.

*Article 3.3.3-27 (ancien article 3.3.3-29)*

L'article 3.3.3-27 prévoit que toute mesure d'exécution d'ordre technique pourra être adoptée par voie réglementaire 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 1<sup>er</sup>, 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.

*Article 3.3.3-28 (ancien article 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 1<sup>er</sup> 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 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>. 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

*Articles 3.3.4-1 à 3.3.4-16*

*Articles sans observation de la part du Conseil d'Etat.*

*Article 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 1<sup>er</sup> – Dispositions générales

###### *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 1<sup>er</sup> 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.

###### *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 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

### Article 3.4.2-1

Le paragraphe 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, de la Convention.

Le paragraphe 6 n'appelle pas de commentaires particuliers.

#### *Article 3.4.2-2 et article 3.4.2-3*

Conformément à la règle 5.1.2, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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.

*Article 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

*Article 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 opérant 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

*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'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.

*Article 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* ».

*Article 3.4.3-4*

La durée de validité du certificat est fixée à 5 ans, suivant le modèle des autres certificats maritimes.

*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'Etat 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.

*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 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.

*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, 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.

#### *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 applicable en matière de certification sociale ou s'ils représentent un grave danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer.

#### *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).

#### *Articles 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.

#### *Articles 3.4.3-12 et 3.4.3-13*

Ces articles n'appellent pas de commentaire particulier.

#### *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

#### *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.

#### *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 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.

*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 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.

*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.

*Article 3.4.4-5*

Le paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

*Articles 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 1<sup>er</sup>, 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 entraîner 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 1<sup>er</sup>, 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.

#### *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, le commissaire peut autoriser ledit déplacement vers le port ou le chantier naval le plus proche dans les conditions arrêtées par lui.

#### *Article 3.4.4-9*

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

#### *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.

#### *Article 3.4.4-11*

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

## Chapitre 5 – Plaintes

*Article 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.

*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 gens de mer n'est pas communiquée sauf si le plaignant l'autorise.

*Article 3.4.5-3*

Cet article précise les éléments qui doivent obligatoirement figurer dans la plainte.

*Article 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.

*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.

*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 à la suite d'une plainte sera à considérer comme nul.

## Chapitre 6 – Sanctions administratives et pénales

*Article 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>. Compte tenu de la suppression de l'ancien paragraphe 4, la commission a également précisé au paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

*Article 3.4.6-2 (ancien article 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.

*Article 3.4.6-3 (ancien article 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 1<sup>er</sup>, chapitre 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> – Modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990**  
**ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois**

**Art. 1<sup>er</sup>.** 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 1<sup>er</sup> », « 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> et paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 réglementation 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> –

### Relations individuelles et collectives du travail

#### Chapitre 1<sup>er</sup> – *Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois*

##### *Section 1<sup>re</sup> – 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 respectés 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 1<sup>er</sup>, 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<sup>re</sup> – Le contrat d'engagement maritime en général*

#### Sous-section 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, point 1<sup>o</sup>, 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 1<sup>re</sup> – Obligations générales de l'armateur

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

- 1<sup>o</sup> d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;
- 2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;
- 6<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup>.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> 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<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> ;
- 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 influencer 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>.

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 prêter 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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<sup>re</sup> – 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 envisagés 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> du Titre I<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> – 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<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 émarginé 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 émarginé 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 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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<sup>o</sup>.

### **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<sup>re</sup> – Définitions particulières*

**Art. 3.2.3-2.** Aux fins du présent chapitre, on entend par :

- 1<sup>o</sup> « 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<sup>o</sup> « 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<sup>o</sup> « 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<sup>o</sup> « durée normale du travail » : la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 est d'application ;
- 5<sup>o</sup> « 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 1<sup>er</sup> 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<sup>re</sup> – 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 décentes 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, décentes 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 1<sup>er</sup>, 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 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° 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 1<sup>er</sup> – 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 1<sup>re</sup> – Obligations des armateurs*

##### Sous-section 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> ;

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 1<sup>er</sup> à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, 3.3.3-7, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3.3.3-13, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3.3.3-15, paragraphe 1<sup>er</sup>, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>re</sup> – 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 1<sup>er</sup>.

(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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> – 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 connaît 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>. 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>. ».

**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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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



