



Projet No 70/2018-1

29 mai 2018

Registre public maritime luxembourgeois

Texte du projet

Projet de loi portant modification

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

Projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles.

Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins.

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Informations techniques :

No du projet :	70/2018
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de l'Economie
Commission :	Commission Sociale

.... Procedure consultative



Projet de loi portant modification

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

Projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles;

Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins;

Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

I.	Exposé des motifs	p. 2
II.	Texte du projet de loi	p. 7
III.	Texte des projet de règlement grand-ducal	p. 85
IV.	Commentaire des articles	p. 89
V.	Fiche financière	p. 162
VI.	Fiche d'impact	p. 163
VII.	Texte coordonné	p. 167



I. Exposé des motifs

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

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

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

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



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

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

*

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

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

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

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

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



des travailleurs, les licenciements collectifs et le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements.

*

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

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

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

Le dialogue social a d'ailleurs abouti à la prise d'une convention collective du 29 juillet 2014, sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB – OGBL-L d'autre part, qui par règlement grand-ducal du 21 novembre 2014 a été déclarée d'obligation générale dans le secteur maritime. Ce règlement grand-ducal a ainsi assuré la transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 précitée².

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

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

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

Suite à la ratification de la Convention, et à l'impulsion donnée par l'Union européenne en vue d'un rapprochement du droit du travail maritime et du droit commun du travail, il a été décidé de procéder à une révision complète du Titre III de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois (ci-après « la loi précitée du 9 novembre 1990 ») relatif au droit social des gens de mer. Pour mémoire, si le Code du travail

² Mémorial A 2014 N°218, p. 4199.



n'effectue que des exclusions très ponctuelles du secteur maritime³, la loi précitée du 9 novembre 1990 précise, quant à elle, que de nombreux domaines du Code du travail ne sont pas applicables aux gens de mer⁴.

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

Parallèlement au travail de rapprochement des dispositions en matière de droit du travail maritime à celles applicables en matière de droit commun du travail, la législation nationale doit être modifiée en vue de préciser les mesures de mise en exécution de la Convention. En effet, cette dernière comporte des dispositions non obligatoires mais recommandées qui facilitent la mise en œuvre de ses prescriptions. Il revient ainsi à chaque État partie de préciser si ces dispositions non obligatoires sont adoptées dans la législation nationale. Egalement, la Convention contient des dispositions obligatoires mais qui laissent aux États parties le soin de fixer des mesures nationales pour leur mise en œuvre. Enfin, la Convention ne fixe aucune sanction en cas de non-respect de ses prescriptions, qui doivent donc être arrêtées par la législation nationale.

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

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

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

- la désignation du Commissaire aux affaires maritimes comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de

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

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



- 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^{er} dudit règlement et ;
- des dispositions modifiant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes avec la création de postes de fonctionnaires autres que le Commissaire aux affaires maritimes et d'une règle dérogatoire concernant la fonctionnarisation des employés de l'État travaillant pour le Commissariat aux affaires maritimes.

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

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

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

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

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

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

- les articles 107 et 109 apportent des modifications à la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
- les articles 110 à 112 modifient la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales ;
- les articles 114 à 116 complètent la loi du 29 avril 2000 précitée.



II. Texte du projet de loi portant modification

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

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

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

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

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

« TITRE 2 – Missions du Commissariat aux affaires maritimes

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

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

- d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;
- de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction ;



- de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations ;
- d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;
- de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de l'Union européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au Gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;
- d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aurait fait une délégation de pouvoirs ;
- (L. 14 avril 1992) de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière de discipline.

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

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

Art. 0.2.0-2. (1) Le Commissariat aux affaires maritimes est désigné comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1^{er} dudit règlement.

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

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

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

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

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



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

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

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

« TITRE 3 – Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes

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

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

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

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

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

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



Sont également ajoutés à la suite trois alinéas ayant la teneur suivante : « Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires dans sa dernière version en vigueur.

OMI : Organisation maritime internationale

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

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

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

1. Soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

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

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

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

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

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

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

1. L'article 8 est numéroté « art. 1.1.1-4. » ;
2. L'alinéa 1^{er} de l'article 1.1.1-4 prend la teneur suivante : « La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire. » ;
3. Aux alinéas 2 et 3, les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées ;
4. L'alinéa 4 de l'article 1.1.1-4 est modifié comme suit : « Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir



dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements. »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

1. l'art. 19 est numéroté « art. 1.1.2-2. ».
2. la référence à l'article 4 de la loi est remplacée par une référence à l'article 1.1.1-1.
3. à l'alinéa 1^{er}, la mention « à passagers » est supprimée.
4. l'alinéa 2 prend la teneur suivante : « Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2. à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales. »

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. l'article 40 est numéroté « art. 1.4.1-1. ».



2. au paragraphe 1^{er}, le point b) est remplacé de la manière suivante « b) Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ; »

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

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

1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

1. l'article 61 est numéroté « art. 2.0.0-2. » ;
2. à l'alinéa 1^{er}, l'anagramme « la CEE » est remplacé par l'expression « l'Union européenne » et l'expression « une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65 » est remplacée par l'expression « un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (ci-après « l'organisme agréé ») et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité ») ».

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

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

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

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

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

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

1. l'article 65 est numéroté « art. 2.0.0-6. » ;
2. à l'alinéa 1^{er}, la référence à l'article 2 de la loi est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1. et l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée ;



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

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

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

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

1. l'article 67 est numéroté « art. 2.0.0-8. » ;
2. à l'alinéa 1^{er}, la référence à l'article 2 de la loi est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1. et l'expression « aux affaires maritimes » est supprimée ;
3. à l'alinéa 2, l'expression « sociétés de classification » est remplacée par l'expression « organismes habilités » et la référence à l'article 65 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6.

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

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

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

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

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

1. l'article 70 est numéroté « art. 2.0.0-11. » ;
2. au paragraphe 1^{er} et paragraphe 2, alinéa 1^{er}, la référence à l'article 65 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-6 et l'expression « d'une société de classification agréée » est remplacée par l'expression « d'un organisme habilité » ;
3. au paragraphe 2, point b), la référence à l'article 67 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-8 ;



4. au paragraphe 2, point c), la référence à l'article 64 de la loi est remplacée par une référence à l'article 2.0.0-5 :
5. les expressions « aux affaires maritimes » sont supprimées.

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

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

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

LIVRE 3 - Droit du travail applicable aux gens de mer.

TITRE PRELIMINAIRE - Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

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

1. *armateur* : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;
2. *BIT* : le Bureau International du Travail ;
3. *certificat de travail maritime* : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;
4. *contrat d'engagement maritime* : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;
5. *déclaration de conformité du travail maritime* : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;
6. *gens de mer ou marin* : sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1^{er}, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;
7. *navire* : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ;
8. *OIT* : l'Organisation Internationale du Travail ;
9. *OMS* : l'Organisation Mondiale de la Santé ;
10. *Piraterie* : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;
11. *service de recrutement et de placement des gens de mer* : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du



recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;

12. *STCW* : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;

13. *Vols à main armée* : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

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

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

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

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

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

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

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



Art. 3.0.0-5. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande (ci-après « la loi précitée du 14 avril 1992 »).

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

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

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

TITRE 1 - Relations individuelles et collectives du travail.

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

Section 1 - Âge minimum.

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

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

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

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

Section 2 - Certificat médical.

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

Art. 3.1.1-4. Le certificat médical doit rendre compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Les praticiens dûment autorisés tels que définis à l'article 3.1.1-6 suivront les directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude



précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT, l'OMI ou l'OMS.

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

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

1. un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;
2. un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question ;
3. un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question ;
4. un médecin accepté par le commissaire. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités et les conditions d'acceptation d'un tel médecin.

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

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

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

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

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

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

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

1. un certificat médical reste valide pendant deux ans maximum ;



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 3 - Formation et qualification.

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

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

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



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

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

Sans préjudice de l'alinéa qui précède :

1. est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.

2. est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.

3. quiconque obtient par fraude ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 du Code pénal.

Section 4 - Équipage et équipage minimal.

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

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

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

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



Section 5 - Recrutement et placement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime.

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

Sous-section 1 - Dispositions générales.

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

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

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

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

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

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

1. au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document



attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou préposé peut justifier de cette qualité ;

2. le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3. l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4. le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

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

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

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

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

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

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

1. le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;
2. le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;
3. le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
4. la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou du ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;
5. le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;



6. le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
7. le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:
 - a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,
 - b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;
8. les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur;
9. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
10. le droit du marin à un rapatriement;
11. le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;
12. les clauses complémentaires dont les parties ont convenu ;

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

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

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

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

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

Sous-section 3 - Période d'essai.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sous-section 4 - Responsabilité quant aux risques.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

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

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

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

Sous-section 5 – Sanctions.

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



Sous-section 6 - Égalité de traitement.

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

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

Sous-section 7 - Période d'essai.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;
2. de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;



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

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

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

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

Partie 1- Droit au rapatriement.

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

1. lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence;
2. en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;
3. en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;
4. en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;
5. lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :
 - a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;



b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

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

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

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

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

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

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

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

1. le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion,

2. le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

3. la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;



4. le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

5. le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Partie 2 – Abandon et garantie financière.

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

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

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

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

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

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

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

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

1. les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;



2. les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;

3. les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Partie 3 – Sanctions pénales.

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

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

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

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

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

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

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

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

Sous-section 4 - Obligations générales du marin.

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

1. d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;
2. d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;
3. de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.



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

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

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

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

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

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

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

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

Section 4 – Résiliation du contrat.

Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.

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

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

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

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



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

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

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

2. ou si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

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

1. par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ;

2. ou, si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

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

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

1. à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois;

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

3. à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

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

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

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

(3) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître le ou les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard 15 jours après la présentation



de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

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

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

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

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

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

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

L'indemnité de départ est égale à:

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

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

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

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

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par



remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

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

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

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

Sous-section 2 - Résiliation pour motif grave.

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

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

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

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant 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) Le ou les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) L'abstention du marin de prester son travail en raison d'une grève professionnelle, décrétée dans des conditions légitimes et licites, ne constitue ni un motif grave au sens de l'article 3.1.2-59, ni un motif sérieux au sens du paragraphe 1^{er} 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^{er} par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

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

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

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

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

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

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

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

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;
2. le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code des assurances sociales ;
3. en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement;



4. par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective;

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

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

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

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

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

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

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1^{er} 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^{er} doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.

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

Section 6 – Clause de non-concurrence.

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



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

Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.

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

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du Titre VI du Livre Ier du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail luxembourgeois, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

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

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

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

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

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



Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.

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

Chapitre 6 – Emploi et chômage.

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

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

TITRE 2- Règlementation et conditions de travail.

Chapitre 1 – Durée du travail.

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

Section 1 – Durée du travail et temps de repos.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

La convention collective prévoit :

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

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

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



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

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

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

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

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

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre doit être 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 ;
3. les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires ;
4. les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires ;
5. les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques ;
6. le temps nécessaire et supplémentaire qu'exige la relève des quarts.

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



Section 2 – Organisation du temps de travail.

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

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

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

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

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

Section 3 – Dispositions finales.

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

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

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

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

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

Section 1 – Jours fériés légaux.

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



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

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

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

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

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

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

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

1. par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents ; ou

2. si le congé compensatoire visé au point précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents.

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

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

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



Section 2 – Repos hebdomadaire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 3 – Congés annuels.

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

Sous-section 1 – Calcul des droits.

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

L'année de congé est l'année calendaire.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Section 4 – Congé parental.

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

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

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



Chapitre 3 – Les salaires.

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

Section 1 – Définitions particulières.

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

1. *matelot qualifié* désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2. *salaire ou solde de base* désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3. *salaire forfaitaire* désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4. *durée normale du travail* s'entend de la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 ;

5. *heures supplémentaires* s'entendent de la définition qui leur est données à l'article 3.2.1-10.

Section 2 – Droit à la rémunération.

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

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

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

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

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



L'armateur doit notamment à ce titre :

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

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

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

Si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continue à être versé et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

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

Section 3 – Calcul et paiement.

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

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

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



4. pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

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

1. le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2. le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3. les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4. à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due doit être payée dans les cinq jours ;

6. les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

7. sous réserve des dispositions du point 8 du présent article, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

8. les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du Chapitre IV relatives « aux cessions et saisies sur salaires » du Titre II du Livre II du Code du travail ;

9. le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative de 5.000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima.

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

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



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

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

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

Chapitre 4 - Logement, loisirs, alimentation et service de table.

Section 1 – Logement et loisirs.

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

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

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

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

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

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



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

1. l'exemption doit être raisonnable et tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ;
2. l'exemption doit être justifiée par des circonstances particulières ou des motifs solides ;
3. la santé et la sécurité des gens de mer doivent être préservées.

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

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

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

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

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

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

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

Section 2 – Alimentation et service de table.

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



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

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

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

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

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

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

1. avoir atteint l'âge de 18 ans; et
2. détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 ou la Convention (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.
3. avoir acquis au moins 1 mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 5 - Égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

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

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



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

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

TITRE 3 - Protection, soins médicaux et bien-être à bord.

Chapitre 1 - Soins médicaux à bord des navires et à terre.

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

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

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

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

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

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

Chapitre 2 - Responsabilité des armateurs.

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



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

1. le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2. les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.

3. une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayants-droits en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code luxembourgeois des assurances sociales, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire.

4. les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

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

1. la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;

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

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

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

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

1. lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

2. lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

3. en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.



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

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

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

Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 - Obligations générales des armateurs.

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

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

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

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

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

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des



politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.

Sous-section 2 - Principes généraux.

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

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

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

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

1. les dispositions générales et dispositions de base;
2. les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
3. les machines;
4. les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
5. les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
6. les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
7. les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5 et 6 auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
8. les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
9. le matériel de chargement et de déchargement;
10. la prévention et l'extinction des incendies;
11. les ancres, chaînes et câbles;
12. les cargaisons dangereuses et lest;



13. les équipements de protection individuelle des gens de mer;
14. le travail dans des espaces confinés;
15. les effets physiques et mentaux de la fatigue;
16. les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
17. la protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
18. la réponse aux urgences et aux accidents

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

Sous-section 3 - Evaluation des risques.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

1. toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;
2. les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 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 précédents. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 - Information des gens de mer.

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

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

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

- I. matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;
- II. affiches apposées à bord des navires;
- III. insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;



IV. campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.

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

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

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

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

Sous-section 6 - Formation des gens de mer.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Sous-section 7 - Autres mesures de précaution.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Section 3 - Obligations de l'État du pavillon.

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

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

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

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

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

Section 4 - Dispositions particulières.

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



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

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

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

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

Section 1 – Définitions.

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

Section 2 – Obligation de déclaration.

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

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

Section 3 – Interdiction de licenciement.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

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

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

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

Section 5 – Congé de maternité.

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

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

Section 6 – Mariage.

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

Section 7 – Dispositions diverses.

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

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



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

TITRE 4 - Conformité et mise en application des dispositions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, tout marin peut rechercher à obtenir réparation de son dommage par toute procédure légale lui paraissant appropriée, notamment devant les autorités extérieures compétentes. Le commissaire est compétent pour entendre en tant qu'amiable conciliateur de plaintes de gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois.

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

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

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

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

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



l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

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

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

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

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



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

L'article 105 est modifié comme suit :

- L'article 105 est numéroté « art. 4.0.0-1. » ;
- Au paragraphe 1^{er}, l'expression « code des assurances sociales » est remplacée par « code de la sécurité sociale » ;
- Un paragraphe 2 est ajouté ayant la teneur suivante : « 2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1^{er}, 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^{er}. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale. »

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

1. L'article 106 est numéroté « art. 4.0.0-2. » ;
2. L'article 4.0.0-2 prend la teneur suivante : « Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa qui précède dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006.»

Art. 76. L'article 107 est numéroté « art. 5.0.0-1. ».

Art. 77. L'article 107a est numéroté « art. 5.0.0-2. ».

Art. 78. L'article 108 est numéroté « art. 5.0.0-3. ».

Art. 79. L'article 109 est numéroté « art. 5.0.0-4. ».

Art. 80. L'article 110 est numéroté « art. 5.0.0-5. ».

Art. 81. L'article 111 est numéroté « art. 6.1.0-1. ».

Art. 82. L'article 112 est numéroté « art. 6.1.0-2. ».

Art. 83. L'article 113 est numéroté « art. 6.1.0-3. ».



Art. 84. L'article 114 est numéroté « art. 6.1.0-4. ».

Art. 85. L'article 115 est numéroté « art. 6.2.0-1. ».

Art. 86. L'article 116 est numéroté « art. 6.3.0-1. ».

Art. 87. L'article 117 est numéroté « art. 6.3.0-2. ».

Art. 88. L'article 118 est numéroté « art. 6.3.0-3. ».

Art. 89. L'article 119 est numéroté « art. 6.4.0-1. ».

Art. 90. L'article 120 est numéroté « art. 6.5.0-1. ».

Art. 91. L'article 121 est numéroté « art. 7.0.0-1. ».

Art. 92. L'article 122 est modifié comme suit :

1. l'article 122 est numéroté « art. 7.0.0-2. » ;
2. à l'alinéa 1^{er}, les références aux articles 8, 11f, 13 d et 17 sont remplacées par des références respectivement aux articles 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1^{er}, point f), 1.1.1-10, paragraphe 2, points d) et e) et 1.1.1-14 ;
3. l'alinéa 2 de l'article 7.0.0-2 est abrogé.

Art. 93. Un nouvel article 7.0.0-3 est inséré après l'article 7.0.0-2 et prend la forme suivante :

« Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004.

Est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n°1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement. »

Art. 94. L'article 126 est modifié comme suit :

1. l'article 126 numéroté « art. 7.0.0-4. » ;
2. Les deux premières phrases de l'alinéa 1^{er} de l'article 7.0.0-4 sont abrogées.

Art. 95. Les dispositions de l'ancien titre 8 et de l'ancien titre 9 sont supprimées et l'ancien titre 10 devient le livre 8.



L'article 129 est modifié comme suit :

1. l'article 129 est numéroté « art. 8.0.0-1. » ;
2. l'article 8.0.0-1. prend la teneur suivante : « Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement. »

Art. 96. L'article 130 est modifié comme suit :

1. l'article 130 est numéroté « art. 8.0.0-2. » ;
2. L'article 8.0.0-2 prend la teneur suivante : « (1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) Le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions du précédent alinéa ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime. »

Art. 97. L'article 131 est modifié comme suit :

1. l'article 131 est numéroté « art. 8.0.0-3. » ;
2. le premier tiret est modifié comme suit : « les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu » ;
3. le deuxième tiret est remplacé par « la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu » ;
4. le troisième tiret est modifié comme suit : « la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés » ;
5. trois tirets sont ajoutés à la suite ayant la teneur suivante : « - la description des activités commerciales maritimes projetées ;
- le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'administration de l'enregistrement et des domaines ;
- tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande. »

Art. 98. L'article 132 est modifié comme suit :



1. l'article 132 est numéroté « art. 8.0.0-4. » ;
2. l'expression « avoir sa résidence » est remplacée par « être établi professionnellement » ;
3. un paragraphe 4 est ajouté et prend la teneur suivante : « L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour un maximum de cinq ans et peut faire l'objet de renouvellements si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1^{er}. »

Art. 99. L'article 133 est modifié comme suit :

1. l'article 133 est numéroté « art. 8.0.0-5. » ;
2. L'expression « Commissaire aux affaires maritimes » est remplacée par « commissaire ».

Art. 100. L'article 134 est modifié comme suit :

1. l'article 134 est numéroté « art. 8.0.0-6. » ;
2. l'article 8.0.0-6 prend la teneur suivante : « La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée. »

Art. 101. L'article 135 est numéroté « art. 8.0.0-7. »

Art. 102. L'article 136 est modifié comme suit :

1. l'article 136 est numéroté « art. 8.0.0-8. » ;
2. à l'alinéa 1^{er}, l'expression « soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes » sont supprimées.

Art. 103. L'article 137 est modifié comme suit :

1. l'article 137 est numéroté « art. 8.0.0-9. » ;
2. le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, est reformulé de la manière suivante : « Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire. » ;
3. le paragraphe 2, alinéa 2, est reformulé de la manière suivante : « La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt. » ;
4. les expressions « Commissaire aux affaires maritimes » sont remplacées par « commissaire » ;
5. le paragraphe 4 est supprimé.

Art. 104. L'article 138 est modifié comme suit :

1. l'article 138 est numéroté « art. 8.0.0-10. » ;



2. la référence à l'article 129 de la loi est remplacée par une référence à l'article 8.0.0-1, celle à l'article 132 à l'article 8.0.0-4, celle à l'article 135 à l'article 8.0.0-7 et celle à l'article 137 à l'article 8.0.0-9.

Art. 105. L'article 139 est modifié comme suit :

1. l'article 139 numéroté « art. 8.0.0-11. » ;
2. l'article 8.0.0-11 est rédigé de la manière suivante : « Les décisions du ministre basées sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours. »

II.- Modification du Code de la consommation.

Art. 106. Il est ajouté un paragraphe 6 à l'article L. 311.5 du Code de la consommation prenant la teneur suivante :

« (6) Le Commissariat aux affaires maritimes est l'autorité compétente conformément au règlement (CE) n°2006/2004, pour assurer le respect des dispositions législatives protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur des transports publics par mer. »

III.- Modification de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Art. 107. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est abrogé. Toute référence au précédent article doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.1-17 de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Art. 108. L'article 48, alinéa 1^{er}, de la même loi est supprimé. Toute référence au précédent alinéa doit être considérée comme étant faite à l'article 3.1.2-44 de la loi précitée du 9 novembre 1990.

L'alinéa 2 devient un alinéa unique et prend la teneur suivante : « Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, le capitaine qui a laissé à terre avant qu'il ait atteint le port de sa destination un passager malade ou blessé sans en avoir avisé le commissaire et l'autorité locale. »

Art. 109. L'article 58 de la même loi est modifié comme suit : « Sera puni des peines prévues à l'article 198 du Code pénal quiconque aura fabriqué, contrefait, falsifié ou altéré un livret de marin ou un document similaire ou aura fait usage de ces pièces fabriquées, contrefaites, falsifiées ou altérées. »



IV.- Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales.

Art. 110. Aux articles 14 et 22 de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales, le terme « à la construction » est supprimé.

Art. 111. A l'article 26 de la loi précitée du 23 septembre 1997, la référence à l'article 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence à l'article 0.2.0-1 et celle faite aux articles 66 à 71 de la même loi par une référence aux articles 2.0.0-7 et suivants.

Art. 112. A l'article 28 de la loi du 23 septembre 1997 précitée, la référence au titre 3 de la loi précitée du 9 novembre 1990 est remplacée par une référence au livre 3 et au livre 4 sauf exemptions.

Art. 113. A l'article 29, deuxième alinéa, de la loi du 23 septembre 1997 précitée, l'expression « de moins de 25 tonneaux de jauge » est remplacée par « d'une jauge brute de moins de 200 ».

V.- Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Art. 114. L'article 2, paragraphe 4, de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires prend la teneur suivante :

« 4. Tout navire ayant à son bord cent personnes ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin qualifié ayant en charge les soins médicaux. »

Art. 115. L'article 6, paragraphe 1^{er}, point a), dernière phrase, de la loi précitée du 29 avril 2000 est modifié de la manière suivante : « Cette consultation, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, est assurée gratuitement et ne saurait en aucun cas entraîner des frais à charge des gens de mer. »

Art. 116. L'article 7, paragraphe 2, de la loi précitée du 29 avril 2000 prend la teneur suivante :

« 2. L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Au moins lors des inspections MLC périodiques du navire visées au titre 4 du livre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et du ou des règlements grand-ducaux pris pour son exécution, l'inspecteur MLC vérifie la validité de ladite attestation. Le commissaire peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire. »



III. Texte des rojets de règlements

I. Projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles.

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. En application de l'article 3.3.2-2, point 3, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière destiné à garantir l'indemnisation prévue audit article, pour les créances contractuelles définies à l'article 2 du présent règlement.

Art. 2. Aux fins du présent règlement, les termes « *créances contractuelles* » s'entendent de toute créance née des obligations de l'armateur définies aux articles 3.3.2-1 et suivants de la loi précitée du 9 novembre 1990 et liée au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un sinistre, à savoir d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tel que prévu par la législation nationale, une convention collective ou le contrat d'engagement maritime.

Art. 3. La garantie financière doit prévoir le paiement direct de toutes créances contractuelles couvertes qui se présentent durant la période de validité du document.

Le dispositif de garantie financière doit pouvoir recevoir, traiter et régler de manière efficace et en toute impartialité les demandes d'indemnisation pour des créances contractuelles, au moyen de procédures rapides et équitables.

Art. 4. Le dispositif de garantie financière prend la forme d'une assurance prise auprès d'un ou plusieurs prestataires.

Le dispositif de garantie financière doit au moins satisfaire aux exigences suivantes :

1. sans préjudice du point 3 du présent alinéa, l'indemnisation contractuelle, si elle est prévue par le contrat d'engagement maritime, est versée en totalité et sans retard ;
2. aucune pression n'est exercée en vue de faire accepter une prestation inférieure au montant contractuel ;
3. si l'incapacité de longue durée d'un marin est de nature telle qu'elle ne permet pas d'établir facilement le montant total de l'indemnité à laquelle il peut prétendre, un ou plusieurs



paiements provisoires sont effectués en sa faveur pour lui éviter de se trouver dans une situation précaire injustifiée ;

4. conformément à l'article 3.3.2-1 de la loi précitée du 9 novembre 1990, le marin reçoit un paiement, sans préjudice d'autres moyens de droit garantis par la loi, ce paiement pouvant toutefois être déduit par l'armateur des montants de toute indemnité résultant de toute autre réclamation formulée par le marin à son encontre et découlant du même incident ;

5. toute réclamation en vue d'une indemnisation contractuelle peut être présentée directement auprès du ou des prestataires de la garantie financière par le marin concerné, ses plus proches parents, un représentant du marin ou le bénéficiaire désigné.

Art. 5. Tout navire battant pavillon luxembourgeois doit maintenir à son bord le ou les certificats ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le ou les prestataires de cette garantie.

Le ou les certificats ou toute autre preuve de la garantie financière doivent inclure les renseignements figurant à l'Annexe A4-I de la Convention du travail maritime, 2006, dans sa dernière version. Les documents doivent être rédigés en anglais ou être accompagnés d'une traduction en anglais.

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

Art. 6. Le prestataire de la garantie financière ne peut pas mettre fin à la garantie financière avant son terme à moins qu'un préavis d'au moins trente jours ne soit adressé au commissaire.

Le prestataire de la garantie financière doit notifier au commissaire et aux gens de mer concernés sa décision de résilier ou d'annuler la garantie financière au moins trente jours avant la date de déchéance de la couverture.

Art. 7. Le prestataire de la garantie financière ne pourra opposer au marin ou aux gens de mer lésés ou à leurs ayant-droits des moyens d'exceptions, de nullités ou de déchéances dérivant de la loi ou du contrat de prestation financière, et trouvant leur cause dans un fait antérieur ou postérieur au sinistre. Restent toutefois opposables au ou aux marins ou à leurs ayant-droits l'annulation, la résiliation, l'expiration ou la suspension du contrat de garantie financière, intervenues avant la survenance du sinistre.

Art. 8. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



II. Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins.

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins est abrogé.

Art. 2. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



III. Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires;

Vu les avis de la Chambre de commerce et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Il est inséré à la fin de l'article 5 un nouveau paragraphe ayant la teneur suivante:

« Le capitaine et le personnel médical compétent à bord et à terre font usage du modèle de rapport médical dont le modèle est inclus dans le Guide médical international de bord établi par l'Organisation Mondiale de la Santé dans sa dernière version en vigueur ou tout autre modèle de rapport équivalent à destination du capitaine ou des gens de mer.

Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer. »

Art. 2. Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.



IV. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}. La présente loi fait l'objet d'une restructuration afin d'introduire un grand nombre de nouvelles dispositions. Un niveau supplémentaire de subdivision a été ajouté pour une meilleure lisibilité du texte. Ainsi, la table des matières de la nouvelle loi est-elle formulée de la manière suivante :

LIVRE INTRODUCTIF

TITRE 1 - Principes généraux applicables du registre.

TITRE 2 – Mission du Commissariat aux affaires maritimes.

TITRE 3 – Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes.

LIVRE 1 – L'immatriculation des navires et les hypothèques.

TITRE 1 – De l'immatriculation et du navire.

Chapitre 1 – Dispositions relatives à l'immatriculation.

Chapitre 2 – Dispositions relatives au navire.

TITRE 2 – Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque – Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques – Rétributions.

TITRE 3 – De la publicité des droits réels concédés sur des navires.

TITRE 4 – Des privilèges et hypothèques maritimes.

Chapitre 1 – Des privilèges maritimes.

Chapitre 2 – De l'hypothèque maritime.

Chapitre 3 – De l'extinction des privilèges et hypothèques.

LIVRE 2 – Les conditions de sécurité.

LIVRE 3 – Droit du travail applicable aux gens de mer.

TITRE Préliminaire - Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

TITRE 1 - Relations individuelles et collectives du travail.

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

Section 1 – Age minimum.

Section 2 – Certificat médical.

Section 3 – Formation et qualification.

Section 4 - Équipage et équipage minimal.

Section 5 – Recrutement et placement.

Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime.

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

Sous-section 1 – Dispositions générales.

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

Sous-section 3 – Période d'essai.

Sous-section 4 – Responsabilité quant aux risques.

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

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

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

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

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



- Sous-section 5 – Sanctions.
- Sous-section 6 – Égalité de traitement.
- Sous-section 7 – Période d'essai.
- Sous-section 8 – Cessation du contrat à durée déterminée.
- Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.
 - Sous-section 1 – Obligations générales de l'armateur.
 - Sous-section 2 – Abandon, rapatriement et garantie financière.
 - Partie 1 – Droit au rapatriement.
 - Partie 2 – Abandon et garantie financière.
 - Partie 3 – Sanctions pénales.
 - Sous-section 3 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage.
 - Sous-section 4 – Obligations générales du marin.
- Section 4. – Résiliation du contrat.
 - Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.
 - Sous-section 2 – Résiliation pour motif grave.
 - Sous-section 3 – Résiliation abusive du contrat par l'armateur.
 - Sous-section 4 – Résiliation d'un commun accord.
- Section 5. – Cessation du contrat d'engagement maritime.
 - Sous-section 1 – Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin.
 - Sous-section 2 – Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime.
 - Sous-section 3 – Effets de la cessation du contrat.
- Section 6 – Clause de non-concurrence.
- Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.
- Chapitre 4 – Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.
- Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.
- Chapitre 6 – Emploi et chômage.
- TITRE 2 – Règlementation et conditions de travail.
 - Chapitre 1 – Durée du travail.
 - Section 1 – Durée du travail et temps de repos.
 - Section 2 – Organisation du temps de travail.
 - Section 3 – Dispositions finales.
 - Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.
 - Section 1 – Jours fériés légaux.
 - Section 2 – Repos hebdomadaire.
 - Section 3 – Congés annuels.
 - Sous-section 1 – Calcul des droits.
 - Sous-section 2 – Prise de congé, fractionnement et cumul.
 - Section 4 – Congés parental.
 - Chapitre 3 – Les salaires.
 - Section 1 – Définitions particulières.
 - Section 2 – Droit à la rémunération.
 - Section 3 – Calcul et paiement.
 - Section 4 – Salaires minima.
 - Section 5 – Echelle mobile.
 - Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table.
 - Section 1 – Logement et loisirs.



Section 2 – Alimentation et service de table.

Chapitre 5 – Égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

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

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord.

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

Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs.

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

Section 1 – Obligation des armateurs.

Sous-section 1 – Obligations générales des armateurs.

Sous-section 2 – Principes généraux.

Sous-section 3 – Evaluation des risques.

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

Sous-section 5 – Information des gens de mer.

Sous-section 6 – Formation des gens de mer.

Sous-section 7. – Autres mesures de précaution.

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

Section 3 – Obligations de l'État du pavillon.

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

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

Section 4 – Dispositions particulières.

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

Section 1 – Définitions.

Section 2 – Obligations de déclaration.

Section 3 – Interdiction de licenciement.

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

Section 5 – Congé de maternité.

Section 6 – Mariage.

Section 7 – Dispositions diverses.

TITRE 4 – Conformité et mise en application des dispositions.

LIVRE 4 – La protection sociale des gens de mer.

LIVRE 5 – Dispositions fiscales et financières.

LIVRE 6 - Du commerce maritime.

TITRE 1 – De l'abordage.

TITRE 2 – De l'assistance en mer.

TITRE 3 – Du transport sous connaissance.

TITRE 4 – Des avaries communes.

TITRE 5 – Dispositions abrogatoires.

LIVRE 7. – Dispositions pénales et disciplinaires.

LIVRE 8 – De l'agrément des entreprises maritimes.



Ad art. 2. et 3. Tous les articles de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois font l'objet d'une renumérotation, sur le modèle de la numérotation adoptée par le Code du travail et le Code de la consommation. La numérotation est donc composée d'un nombre à trois chiffres suivi d'un tiret et d'un nouveau nombre. Dans le premier nombre, le premier chiffre correspond au livre, le deuxième au titre, le troisième au chapitre. Les nombres après le tiret se suivent par ordre croissant.

Ainsi, l'ancien article 1^{er} qui fait partie du livre préliminaire (0), titre premier (1) et pour lequel il n'existe pas de chapitre devient l'article 0.1.0-1.

Au nouvel article 0.2.0-1, un alinéa a été ajouté pour expliciter la faculté laissée au commissaire aux affaires maritimes de déléguer sa signature à des employés du Commissariat aux affaires maritimes voire certains pouvoirs.

Le nouvel article 0.2.0-2 assure la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer. Sur base de ce règlement européen, le commissaire est investi d'une nouvelle mission consistant à instruire les plaintes des passagers. Cet article est complété par l'article 7.0.0-3.

Ad art. 4. Les dispositions relatives à l'administration du commissariat aux affaires maritimes sont revues dans le cadre du présent projet de loi afin de se conformer au mieux avec la réforme de la fonction publique de 2015 tout en remplissant les besoins du Commissariat aux affaires maritime en fonctionnaires.

Jusqu'à présent, le commissaire était le seul fonctionnaire attaché aux affaires maritimes, le commissariat aux affaires maritimes étant doté par ailleurs uniquement d'employés d'État de différentes catégories et d'un fonctionnaire détaché.

Le nouvel article 0.3.0-2 introduit la possibilité pour les employés de l'État de déroger au régime des langues en vue de leur fonctionnarisation. Cette dérogation a été créée dans la mesure où les employés sont amenés à communiquer avec les administrés impliqués dans le secteur maritime, pour qui les langues de travail sont l'anglais et le français. Ils participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'OMI ou encore l'OIT, qui se tiennent généralement en anglais et en français. Une connaissance adaptée de l'anglais est impérative alors que celle de l'allemand n'est en réalité pas obligatoirement requise pour l'accomplissement de leurs fonctions. Le projet de loi permet donc, de manière pragmatique, aux employés de l'État de remplacer l'allemand par l'anglais. Un employé pourra donc avoir à démontrer en vue de sa fonctionnarisation qu'il a une connaissance adaptée du français, de l'anglais et du luxembourgeois, sans avoir à prouver qu'il a des connaissances de l'allemand. Les niveaux de connaissance de chacune des langues correspondent à ceux normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.



Ad art. 5. Cet article a pour objectif de réviser la définition du terme « navire » et d'introduire celle de l'expression « jauge brute ». La définition du terme « navire » n'est pas anodine puisqu'elle a des répercussions sur le champ d'application de la loi du 9 novembre 1990 précitée en incluant ou excluant les engins flottants qui se multiplient en variété. Il échet de remarquer que cette définition pose débat dans le monde maritime et est encore sujette à évolutions. Par exemple, aux États-Unis d'Amérique, la définition traditionnellement adoptée, à savoir que « tout ce qui flotte est un navire » issue de l'interprétation donnée à la formule du U.S. Code : « toute motomarine de n'importe quelle nature ou autre engin artificiel qui est utilisé ou bien capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau » a été rejetée par la Cour Suprême dans un arrêt *Lozman v. City of Riviera Beach*, n° 11-629, du 15 janvier 2013. Dans cet arrêt, la Cour Suprême a préféré une définition pratique du navire en se concentrant sur le terme « moyen de transport ». La définition développée à l'article 1.1.1-1 reprend les éléments caractéristiques traditionnels du navire : un engin à savoir « *un assemblage de pièces en vue de constituer un bâtiment de mer* » (Rodière et Du Pontavice, *Droit maritime*) flottant à la surface de la mer ou en profondeur, ayant la capacité d'effectuer une navigation maritime et à affronter les risques de la mer. La définition des navires de mer est de cette manière conçue de façon suffisamment large pour pouvoir inclure des bâtiments de mer aux caractéristiques techniques variées. Par exemple, il n'est pas requis que le bâtiment soit autopropulsé. Cette définition permet par exemple d'inclure aussi bien des sous-marins que des plates-formes de forage, en passant par les dragues. Les critères de l'exploitation commerciale et de jaugeage sont ajoutés afin de limiter le champ d'application de la loi du 9 novembre 1990, précitée, en excluant les petites embarcations et celles qui sont destinées à être utilisées à des fins récréatives, sportives ou de loisirs. Ces dernières devraient être immatriculées sur le registre de plaisance luxembourgeois. Le critère de jaugeage n'est cependant pas strict. En effet, il est prévu la possibilité au commissaire aux affaires maritimes d'octroyer des dérogations au cas par cas. Cette possibilité est due au fait que la flotte luxembourgeoise contient actuellement des unités dont la jauge brute est inférieure à 200. Le système de dérogation permettra à ces navires soit de maintenir leur immatriculation au registre public maritime luxembourgeois soit de leur laisser la chance de se réorienter vers un registre plus approprié notamment pour les navires de croisière commerciale de petites dimensions. Quant à l'exclusion des navires de pêche ou analogue, le Luxembourg n'a jamais voulu développer la pêche professionnelle maritime. L'exclusion des navires de pêche explicite cette volonté politique. Enfin, il est prévu que le commissaire puisse demander des documents complémentaires pour s'assurer que l'engin proposé à l'immatriculation soit bien à considérer comme un navire.

La deuxième modification porte sur l'introduction de la définition de la jauge brute, de l'OMI et des conventions internationales. Concernant la jauge brute, la version antérieure de la loi du 9 novembre 1990 précitée utilisait l'unité de mesure consistant en tonneaux de jauge. Cette unité a été généralement abandonnée pour les navires de plus de 24 mètres effectuant des voyages internationaux. La présente version fait dorénavant usage de l'unité de mesure tirée de l'*Universal Measurement System* (dit UMS) établi par la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Le terme jaugeage est nouvellement défini par référence à la prédite convention internationale pour tous les navires. Les autres définitions ne nécessitent pas d'explications supplémentaires.

Ad art. 6. La reformulation de l'ancien article 5 a pour objectif de clarifier les critères d'immatriculation des navires auprès du registre public maritime luxembourgeois et de lever l'ambiguïté quant à savoir dans quels cas une partie significative de la gestion du navire doit être



effectuée au Luxembourg. Le paragraphe 1^{er} concerne les navires exploités par leurs propriétaires qui peuvent être soit des personnes physiques, soit des personnes morales, soit les deux. Les navires doivent appartenir pour au moins 50% à des personnes morales ou physiques implantées sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen mais une partie significative de la gestion doit être effectuée depuis le Luxembourg. Le second paragraphe a pour objectif de permettre l'immatriculation sur le registre public maritime luxembourgeois de navires affrétés coque nue ou exploités par des personnes physiques ou morales ou les deux, dont la gestion est principalement effectuée depuis le Luxembourg.

Il est rappelé que l'article 91, paragraphe 1^{er}, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay (UNCLOS), du 10 décembre 1982, stipule que: « *Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.* » En imposant qu'une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du territoire luxembourgeois, le respect de l'existence d'un lien substantiel entre le navire et son pavillon est assuré. Par ailleurs, les critères de nationalité posés sont conformes aux jurisprudences européennes FACTORTAME (affaire C-221/89 du 25 juillet 1991) et VIKING (affaire C-438/05 du 11 décembre 2007) sur l'application du principe de la libre prestation de services et de la liberté d'établissement.

Ad art. 7. à 19. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 20. La modification du deuxième alinéa de l'article 1.1.2-2 consistant à attribuer au commissaire plutôt qu'au ministre le droit de déroger à la limite d'âge du navire constitue une simplification administrative. La suppression d'une des conditions pour accorder la dérogation est justifiée par le fait que seul l'état du navire au moment où la demande de dérogation est faite doit compter, indépendamment de savoir si des travaux ont été entrepris ou s'il a été correctement entretenu.

Ad art. 22. La formulation de l'ancien article 21 a été modifiée en raison de l'introduction des articles 3.1.1-14 et suivants auxquels il renvoie (cf. commentaires de l'article 73 sous *ad art. 3.1.1-14. à 3.1.1-17.*).

Ad art. 23. La formulation de l'ancien article 22 a été modifiée en raison de l'introduction de l'article 3.1.1.-18 auquel il renvoie (cf. commentaires de l'article 73 sous *ad art. 3.1.1-18. à 3.1.1-19.*).

Ad art. 24. à 61. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 62. Le changement des termes employés est dû à une évolution législative (cf. commentaires de l'article 66.).

Ad art. 63 à 64. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 65. Depuis la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités



pertinentes des administrations maritimes, abrogée et remplacée par le règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et par la directive 2009/15/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, la possibilité donnée par l'ancien article 65 de faire appel à des entités de droit privé pour l'assister dans ses missions d'État du pavillon, en particulier pour effectuer des inspections et visites des navires afin de s'assurer de leurs conformités aux prescriptions légales en matière de sécurité et sûreté, est encadrée légalement. Conformément à la directive 2009/15/CE précitée, il est possible de limiter le nombre des organismes en fonction des besoins de l'administration maritime et de demander la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne de la part des pays tiers. Il est fait usage de ces facultés. Le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes complète les dispositions portant sur l'habilitation des organismes.

Ad art. 66. à 72. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 73. A l'occasion de l'introduction dans l'ordre juridique luxembourgeois de la Convention du travail maritime, 2006, suite à son entrée en vigueur au Luxembourg, le 20 août 2013, le livre 3 (ancien titre 3) de la loi du 9 novembre 1990 précitée concernant le droit du travail applicable aux gens de mer a été intégralement révisé et repensé afin d'obtenir une codification réelle du droit du travail des gens de mer, au moins partiellement dérogoire au droit commun du travail. Le livre 3 a donc vocation à être complet et aborde en profondeur des thématiques qui étaient précédemment traitées de manière lacunaire voire ignorées. Par ailleurs, cette nouvelle rédaction introduit dans le droit luxembourgeois des mesures qui sont préconisées par la Convention du travail maritime, 2006, sans pour autant être obligatoires et redresse des contradictions qui ont pu apparaître entre la Convention du travail maritime, 2006, et le droit luxembourgeois.

Ci-dessous, le nouveau livre 3 fait l'objet des commentaires suivants :

LIVRE 3 - Droit du travail applicable aux gens de mer.

TITRE PRELIMINAIRE- Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

Ad art. 3.0.0-1. L'article 3.0.0-1 est consacré à différentes définitions.

1. *Armateur* : ce terme désigne la personne qui a accepté les responsabilités de l'exploitation du navire et a accepté de se charger des tâches et responsabilités incombant aux armateurs aux termes de la convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. C'est ainsi le responsable de l'exploitation du navire qui est armateur au sens de la Convention du travail maritime, 2006 ;
2. *BIT* : cet acronyme désigne le Bureau International du Travail ;
3. *Certificat du travail maritime* : l'État luxembourgeois doit délivrer à chacun de ses navires (tels que définis par le présent projet de loi, voir *infra*) de jauge brute supérieure ou égale



à 500 un certificat du travail maritime valable 5 ans, précisant que les conditions de travail et vie à bord ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions nationales prises en application de la loi luxembourgeoise et de la Convention du travail maritime 2006. Un règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime est d'ores et déjà intervenu pour régler l'inspection MLC des navires et leur certification MLC, au sens dudit règlement. Les navires d'une jauge brute de plus de 200 qui effectuent des voyages internationaux seront certifiés sur base de ce règlement grand-ducal. Pour tous les navires de jauge brute de moins de 200 ou ceux de moins de 500 n'effectuant pas de voyages internationaux, la certification peut être demandée par l'armateur sur une base volontaire;

4. *Contrat d'engagement maritime* : les marins doivent être en possession d'un contrat de travail clair et conforme aux dispositions du présent projet de loi. Les conditions de fond et de forme que le contrat doit revêtir sont précisées aux articles 3.1.2-1 et suivants ;

5. *Déclaration de conformité du travail maritime* : tout navire, soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité doit la détenir. La déclaration mentionne les prescriptions nationales prises en application de la loi et de la Convention du travail maritime, 2006, ainsi que les mesures prises par l'armateur pour en assurer le respect ;

6. *Gens de mer ou marin* : cette définition doit être lue avec l'article 3.0.0-2, paragraphe 1^{er}. La notion de gens de mer (marin au singulier) doit s'entendre de la façon la plus large possible. Le texte ne concerne pas seulement le personnel prenant directement part aux activités de navigation ou au fonctionnement des navires. Les droits prévus pourront notamment s'appliquer aux personnes salariées ou non, exerçant à bord du navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit (exemple : personnel employé dans l'hôtellerie et la restauration à bord des navires de croisière).

Toutefois certaines catégories de personnel, telles celles intervenant occasionnellement, pour de courtes durées à bord ou pour des tâches non liées directement à l'exploitation du navire continueront de ne pas relever de la réglementation maritime. En cas de doute sur l'appartenance d'une catégorie aux fins de la convention, la question sera tranchée par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. En tous les cas, il sera tenu compte de la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée le 22 février 2006 par la Conférence générale de l'OIT, ayant adopté la Convention du travail maritime, 2006, ou toute version ou document ultérieur arrêté en la matière par la Conférence générale de l'OIT.

Il faut toutefois préciser que, pour cette catégorie des « non gens de mer » ce n'est que sur certains aspects limités et pour des raisons pratiques que certaines mesures découlant de la mise en œuvre de la Convention du travail maritime, 2006, ne seront pas appliquées ou seront adaptées (contrat de travail, temps de travail, etc.). Ainsi, les différentes dispositions relatives au bien-être et au rapatriement resteront-elles applicables à tous les navigants sans aucune distinction ;

7. *Navire* : cette définition doit être lue avec l'article 3.0.0-2, paragraphe 2. Le texte s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, exception faite des catégories suivantes :

- les navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire,

- les navires affectés à la pêche, qui ont fait l'objet en 2007 d'une convention spécifique en matière de travail,



- les navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques ;

Les navires inscrits au registre de plaisance (loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales) sont aussi visés par le présent texte, même s'ils ne sont pas exploités commercialement, dans la mesure où l'article 28 de la loi du 23 septembre 1997 précitée renvoie aux dispositions du présent livre dès lors que le navire est armé d'un équipage avec lequel des rapports de service s'établissent ;

8. *OIT* : cet acronyme désigne l'Organisation Internationale du Travail ;

9. *OMS* : cet acronyme désigne l'Organisation Mondiale de la Santé ;

10. *Piraterie* : conformément aux amendements à la Convention du travail maritime, 2006, adoptés lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, il y a lieu, pour éviter des qualifications juridiques divergentes, d'entendre le terme de piraterie au sens de la définition qui lui a été donnée par les articles 101 et suivants de la convention de Montego Bay de 1982 ;

11. *Service de recrutement et de placement des gens de mer* : voir les commentaires des articles 3.1.1-21 à 3.1.1-23 ;

12. *STCW* : cet acronyme désigne la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) du 7 juillet 1978 ;

13. *Vols à main armée* : conformément aux amendements à la Convention du travail maritime, 2006, adoptés lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, il y a lieu, pour éviter des qualifications juridiques divergentes, d'entendre l'expression de vols à main armée au sens de celle qui lui est donnée par la Résolution OMI A.1025 (26), paragraphe 2.

Ad art. 3.0.0-2. Cet article circonscrit le champ d'application du projet de loi tant à l'égard des navires visés que des gens de mer qui y sont soumis. Les commentaires sont ceux de l'article 3.0.0-1 points 7 et 10.

Ad art. 3.0.0-3. Le dispositif proposé cherche à clarifier le régime juridique applicable au contrat de travail du navigant étranger. Les différents registres européens permettent l'embauche de gens de mer étrangers et, concomitamment, la soumission de leur contrat de travail à la loi choisie par les parties et plus spécifiquement à la loi de leur pays de résidence.

Si la loi du 9 novembre 1990 précitée dans sa formulation précédente retient, en son article 72, comme critère de rattachement prééminent, voire exclusif, la loi de la nationalité du navire, il n'en demeure pas moins que la nationalité du navire, comme critère de rattachement, n'a pas une valeur absolue dans un système de droit international privé.

Par le passé, la prééminence de la loi du pavillon a été conditionnée par l'impossibilité d'identifier d'autres critères de rattachement susceptibles d'indiquer un système cohérent de protection des intérêts en jeu.

L'application de la loi du pavillon aux rapports de travail maritime s'appuyait sur l'idée qu'elle reflétait la loi de l'État où était localisé le lieu de l'exécution du travail dans la mesure où le navire était traditionnellement assimilé au « territoire flottant de l'État ». Or, comme l'a rappelé le Conseil constitutionnel en France (Conseil Constitutionnel, 28 avril 2005, Décision n° 2005-514 DC) « [...] un



navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français » (considérant 33) et le navire ne peut donc pas être considéré comme le lieu où s'exécute le contrat de travail.

Il faut également relever que le Règlement de Rome I (Règlement (CE) No 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles), qui trouve à s'appliquer dans les relations de travail maritime, ne mentionne en aucune façon la loi du pavillon comme critère de rattachement. Le Règlement de Rome I, conformément à son article 3, permet aux parties de désigner la loi applicable au contrat de travail.

A ce titre, il faut noter qu'il résulte de ces différents éléments que l'ensemble des règles d'ordre public social luxembourgeois n'a pas vocation à s'appliquer aux prestations de service qui ne s'exécute pas au Luxembourg (CJCE, 27 mars 1990, arrêt *Rush Portuguesa* concernant le détachement des travailleurs). Les navigants résidant hors du Luxembourg ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit luxembourgeois.

Dans cette logique, les gens de mer auront des contrats d'engagement soumis à la loi choisie par les parties (article 8 du Règlement de Rome I) sans pour autant priver le marin de la protection des dispositions impératives de la loi qui seraient applicables à défaut de choix. Le projet prend néanmoins le soin de définir des règles d'ordre public social qui seront applicables en tout état de cause aux navigants employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois (par exemple : temps de travail et de repos, hygiène, sécurité, santé,...) et rappelle également que les dispositions issues des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg et notamment la Convention du travail maritime, 2006, constituent en tous les cas des garanties minimales.

Ad art. 3.0.0-4. Afin de prendre en compte les engagements internationaux du Luxembourg qui a ratifié la Convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail sur la pièce d'identité des gens de mer, et afin de faciliter l'exercice de leur activité, les gens de mer ressortissants luxembourgeois pourront solliciter une pièce d'identité conforme à cette convention et comprenant des données biométriques. Tous les gens de mer disposant d'un tel document seront reconnus comme tel dans les transits et transferts, de même que pour l'exercice du droit de descente à terre.

De surcroît, tous les gens de mer navigant sous pavillon luxembourgeois devront détenir un livret de marin émis par le commissaire.

Ad art. 3.0.0-5. Le projet de loi introduit de nouvelles infractions et sanctions pénales dans le domaine de la législation sociale. Ces nouvelles incriminations ne préjudicient pas les autres lois spéciales ou l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Ad art. 3.0.0-6. Le présent article encadre de manière générale le jeu de renvoi avec le Code du travail luxembourgeois. Des dispositions contraires expresses renvoyant ou excluant l'application du Code du travail aux gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois sont développées viennent affiner ce cadre général au long du projet de loi.



TITRE 1 - Relations individuelles et collectives du travail.

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

Section 1 - Âge minimum.

Ad art. 3.1.1-1. L'article 3.1.1-1 reprend la norme A1.1 de la Convention du travail maritime, 2006, qui précise qu'en principe l'âge minimal pour travailler à bord des navires de mer est de 18 ans. Le Luxembourg n'entend pas prévoir d'exception à cette règle.

Ad art. 3.1.1-2. Cet article permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord alors qu'il n'a pas atteint l'âge requis (18 ans). L'article sanctionne pénalement l'armateur qui emploie un marin en violation de la règle sur l'âge minimal. L'échelle des peines s'inspire de celle prévue dans le Code du travail (article L. 345-2.).

Section 2 - Certificat médical.

Ad art. 3.1.1-3. à 3.1.1-13. Ces articles soumettent le recrutement des gens de mer par contrat de travail maritime à la présentation d'un certificat médical attestant que le marin remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage. Le certificat médical doit être établi aux frais de l'armateur. L'article 3.1.1-6 correspond à l'ancien article 76, alinéa 3, de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Les certificats médicaux rendent compte fidèlement de l'état de santé des gens de mer eu égard aux fonctions qu'ils ont à exercer. Le médecin doit être autorisé à exercer dans son pays d'établissement. Plutôt que d'élaborer des normes nationales pour l'examen médical, il est proposé de renvoyer à un référentiel international en suivant en cela le principe directeur B1.2 de la Convention du travail Maritime, 2006. Les visites d'aptitude doivent être passées à titre gratuit. Les exigences d'aptitude médicale (et relatives au certificat médical) pour exercer à bord des navires sont pénalement sanctionnées. L'échelle des peines s'inspire de celle prévue dans le Code du travail (article L. 327-2.).

Section 3 - Formation et qualification.

Ad art. 3.1.1-14. à 3.1.1-17. Les marins doivent être qualifiés pour exercer leurs fonctions (suivi d'une formation ou détention d'un certificat de capacité). En outre, ils doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. Ces exigences de qualification en vue de l'exercice de la profession de marin sont une reprise des exigences posées à la Convention STCW et par les directives européennes transposées par voie de règlement grand-ducal (règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998).

En cas de violation des dispositions relatives à la qualification des équipages, le commissaire pourra exiger la cessation immédiate du travail du ou des marins concernés.



En outre, l'armateur ou le capitaine, qui engage ou autorise à naviguer des gens de mer qui ne sont pas dotés des titres ou brevets requis, encourt des sanctions pénales comme précédemment sur base de l'article 7.0.0-2 (anciennement article 122 dont l'alinéa 2 est désormais abrogé) de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Les gens de mer qui exercent à bord des fonctions ne correspondant pas à leurs titres ou brevets encourt quant à eux des sanctions pénales dont l'échelle a été reprise de l'ancien article 41 de la loi du 14 avril 1992 précitée. Il en va de même pour l'armateur ou le capitaine qui serait à l'origine de ladite infraction.

Enfin, l'obtention d'un engagement par le recours au faux et usage de faux est sanctionnée conformément à l'article 58 du Code Pénal.

Section 4 - Équipage et équipage minimal.

Ad art. 3.1.1-18 à 3.1.1-19. Le principe d'effectifs minimaux de sécurité était déjà affirmé tant par la réglementation internationale (Convention SOLAS, Convention n°180 de l'OIT) qu'europpéenne (Directive 1999/63/CE du 21 juin 1999 du Conseil concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST)) liant le Luxembourg. Cette exigence est rappelée succinctement par la règle 2.7 de la Convention du travail maritime, 2006.

L'effectif de tout navire, quel que soit son tonnage, doit être fixé par l'armateur et est soumis au visa du commissaire qui apprécie sa conformité au regard des impératifs de sécurité et de la réglementation en matière de durée du travail. L'armateur joint à sa demande toutes précisions de nature à justifier l'effectif soumis au visa (caractéristiques techniques du navire, indication de la navigation et du trafic effectué, qualifications de l'équipage, détails de l'organisation du travail à bord, etc.). Les règles relatives aux effectifs minimaux sont complétées pour prendre en compte les impératifs de sûreté et leur non-respect fera l'objet de sanctions pénales. La liste d'équipage conforme aux exigences internationales devra identifier tous les gens de mer à bord. Est également prévue la généralisation de l'obligation de veille à bord des navires.

Section 5 - Recrutement et Placement.

Ad art. 3.1.1-20. Chaque marin doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire et régi par le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

Ad art. 3.1.1-21. Les armateurs peuvent recruter directement des gens de mer pour travailler à bord de leurs navires ou utiliser des services de recrutement et de placement des gens de mer. En matière maritime, il est en effet courant de recourir à des agences externes de gestion maritime pour l'équipage. Deux hypothèses peuvent être distinguées. Dans le premier cas, les agences agissent comme intermédiaires entre les équipages et l'armateur ; le *crew manager* agit, pour le compte et dans l'intérêt de l'armateur et aucun lien contractuel n'existe entre l'équipage et le *crew*



manager. Dans le second cas, les agences sont directement l'employeur ; le contrat d'engagement n'est donc pas conclu entre le marin et l'armateur (propriétaire ou non).

Ces agences, appelées communément « Manning agences », vont donc changer la donne managériale des entreprises d'armement, dans la mesure où celles-ci peuvent ne pas gérer directement le recrutement, la formation et la rémunération pour toute une partie de leur équipage.

Ad art. 3.1.1-22. La Convention du travail maritime, 2006 a entrepris de régler le fonctionnement des services de recrutement et de placement du fait que bon nombre de marins cherchent à s'embarquer sur des navires battant le pavillon d'un pays autre que le leur. Il y avait également lieu de rester en alerte devant les pratiques déloyales utilisées par certains services de recrutement. Les dispositions de la Convention du travail maritime, 2006 (norme A1.4) s'adressent aux pays sur le territoire desquels opèrent des services aussi bien publics que privés de recrutement et de placement des gens de mer. Les armateurs doivent ainsi s'assurer que le service auquel ils font appel est certifié ou réglementé conformément aux prescriptions de la règle 1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. A ce titre, il y a lieu de rappeler que conformément à la norme A1.4, les services de placement et de recrutement doivent quant à eux s'assurer de la qualification et de l'aptitude médicale des gens de mer, de la validité de leurs documents professionnels obligatoires, de la conformité de leurs contrats de travail aux règles de droit applicables, du respect par l'armateur de ses obligations en matière de rapatriement, etc.

Lorsque l'armateur entend recourir à des services publics ou privés de recrutement et de placement de gens de mer établis dans un État où ni la Convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ni la Convention du travail maritime, 2006 ne s'appliquent, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. En outre, il en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce complémentaire de nature à démontrer la fiabilité du service de placement et de recrutement. Le commissaire pourra par exemple demander à ce que l'armateur engage une société de classification qui aura pour missions d'auditer le service de recrutement et de placement et d'établir un rapport de conformité à la norme A 1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. Le commissaire pourra toujours s'opposer, dans un délai de cinq jours à compter de la notification, au recrutement s'il estime que les standards de la Convention du travail maritime, 2006, ne sont pas respectés.

En toute hypothèse, un contrat doit être passé entre l'armateur et le service de recrutement et de placement des gens de mer. L'armateur ne devra ainsi souscrire un contrat de mise à disposition qu'auprès d'une entreprise présentant des références idoine qui auront par exemple fait l'objet de visites d'armateurs et qui s'engagent contractuellement à respecter les normes fixées par la Convention du travail maritime, 2006. L'armateur ne devra pas se comporter en inspecteur du travail mais effectuer des diligences normales de manière ponctuelle.

Ad art. 3.1.1-23. Malgré l'existence d'un contrat avec un service de placement et de recrutement, l'armateur reste pleinement responsable de l'intégralité des obligations mises à sa charge par le présent texte et par la Convention du travail maritime, 2006. En conséquence, si le *crew manager* agit en tant qu'employeur de fait ou de droit (voir supra *ad art. 3.1.1-21*), cela ne dégage pas pour autant l'armateur des responsabilités mises à sa charge d'après le présent texte



et la Convention du travail maritime, 2006. Le présent article met l'accent sur les obligations financières de l'armateur (paiement des salaires, frais de rapatriement, soins de santé,...), mais les autres obligations y compris administratives reposent également *in fine* sur lui.

Ad art. 3.1.1-24. Cet article traite des conséquences de la conclusion d'un contrat de mise à disposition passée avec une agence de placement et de recrutement qui ne remplirait pas les conditions prévues à l'article 3.1.1-22. Le contrat de mise à disposition est nul et les gens de mer recrutés sur base de ce contrat seront considérés comme employés directement par l'armateur, tout en ayant la possibilité de mettre fin à la relation de travail. Cet article s'inspire de l'article L. 133-2 du Code du travail.

Ad art. 3.1.1-25. L'armateur qui emploie des marins par le biais d'agence de placement et de recrutement qui ne respecte pas les dispositions de l'article 3.1.1-22 est passible d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement ou les deux. L'échelle des peines est reprise de celles prévues aux articles L. 134-3 et suivants du Code du travail sur le prêt de main-d'œuvre, vu le lien ténu qui existe entre ces deux situations.

Chapitre 2- – Contrat d'engagement maritime.

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

Sous-section 1 - Dispositions générales.

Ad art. 3.1.2-1. L'article 3.1.2-1 pose le cadre général des dispositions relatives au contrat d'engagement maritime.

A ce titre l'article 3.1.2-1, reprenant en cela l'ancien article 77, paragraphe 2, de la loi du 9 novembre 1990 précitée, précise que le contrat d'engagement maritime peut être conclu à durée indéterminée, à durée déterminée ou au voyage.

A l'origine, les contrats d'engagement maritime étaient tous des contrats au voyage. Par la suite, le principe de stabilisation fut posé de telle sorte que le marin et l'armateur conclurent moins de contrats au voyage liant le marin à l'expédition maritime et recoururent au contrat à durée déterminée ou indéterminée liant le marin à l'entreprise maritime. Ainsi, les périodes non embarquées sont-elles couvertes par le contrat d'engagement.

Aujourd'hui, les trois types de contrat sont l'usage selon le secteur considéré. Reprenant les principes posés à la loi du 9 novembre 1990 précitée, le projet de loi n'encadre donc pas le domaine légal des cas de recours au contrat à durée déterminée et n'exige pas que soit justifié par un ou plusieurs motifs le recours au contrat à durée déterminée.

L'article précise également que les parties ne peuvent pas s'entendre pour fixer conventionnellement des stipulations qui seraient moins favorables au marin. Dans le même ordre d'idées, toute clause qui viendrait à aggraver les obligations du marin sera considérée comme nulle et de nul effet.



Ad art. 3.1.2-2. Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

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

Ad art. 3.1.2-3. Tout marin au moment de son entrée en service doit être en possession d'un contrat d'engagement maritime écrit, signé non seulement par lui mais aussi par l'armateur ou son représentant qui doit justifier de ses pouvoirs. Lorsque le marin n'est pas salarié, il doit disposer d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, garantissant des conditions de travail et de vie à bord conformes aux prescriptions du projet de loi. Le présent article n'impose pas que l'écrit soit établi sous forme papier. Un contrat sous forme électronique est acceptable conformément à l'article 1322-1 du Code civil.

Les gens de mer doivent avoir la possibilité d'examiner leur contrat d'engagement maritime et de demander conseil à ce sujet avant de le signer, et avoir accès à telles autres facilités qui sont nécessaires pour garantir qu'ils contractent librement, en ayant une compréhension suffisante de leurs droits et de leurs responsabilités. Ceci implique que le marin ait reçu un projet de contrat d'engagement maritime plusieurs jours avant son entrée en service.

L'armateur et le marin concerné doivent signer l'un et l'autre les originaux du contrat d'engagement maritime et en conserver un.

Les armateurs doivent veiller à ce que des informations claires relatives aux conditions d'emploi puissent être aisément obtenues à bord par les gens de mer concernés, et à ce que ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime, soient accessibles pour vérification au personnel des autorités compétentes, y compris à celui de l'autorité des ports d'escale. Le capitaine doit donc avoir à bord et présenter sur demande auxdites autorités le texte des dispositions légales, une copie des contrats et des conventions collectives applicables. Ces documents et informations doivent également pouvoir être accessibles au marin qui en fait la demande au capitaine.

Les services du marin sont constatés par l'établissement d'un certificat de service conformément à la norme A2.1, paragraphe 1^{er}, point e) et paragraphe 3. Le livret de marin, s'il fait état des différents éléments (périodes et travail effectué), peut constituer un certificat de services.

Ad art. 3.1.2-4. Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-5. Cet article énonce les informations que le contrat doit obligatoirement comporter. Il y a lieu de noter que le contrat soumis à un droit étranger devra inclure au minimum les indications figurant au paragraphe 4 de la norme A2.1 de la Convention du travail maritime, 2006.

Toute modification d'un des éléments essentiels du contrat devra faire l'objet d'un écrit moyennant un avenant au contrat, à signer et à remettre aux parties au plus tard au moment de la prise d'effet de la modification à moins que la modification intervenue ne résulte d'un changement des textes législatifs, réglementaires, administratifs ou des conventions collectives auxquelles le



contrat d'engagement fait référence. A défaut d'écrit, le texte autorise le marin à établir l'existence et le contenu du contrat par tous les moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Il y a lieu de préciser que, comme en droit du travail, l'omission d'une mention obligatoire n'entraîne pas la nullité du contrat de travail, mais rend la preuve de cet élément plus difficile.

Sous-section 3 - Période d'essai.

Ad art. 3.1.2-6. Le contrat d'engagement maritime peut prévoir une période d'essai. Celle-ci n'est pas obligatoire ; elle n'existe que si elle est prévue par le contrat individuel de travail.

La clause d'essai doit être prévue dans l'écrit constatant le contrat de travail et ce à peine de nullité de la clause d'essai. Elle doit en outre être constatée pour chaque travailleur individuellement au plus tard au moment de l'entrée en service. L'écrit est une condition substantielle, aucune autre preuve ne sera acceptée et à défaut dudit écrit, le projet de loi présume que le contrat est conclu pour une durée indéterminée, sans période d'essai.

Puisque la période d'essai a pour objectif de s'assurer des compétences du marin, celle-ci débute le jour de l'embarquement effectif du marin mais se décompte pour le reste en jours calendaires et non en jours travaillés.

Les paragraphes 3 et 4 sont relatifs à la période minimale et maximale de l'essai. Conformément à la jurisprudence appliquée à la matière en droit commun (CA, 7 mars 1991 Pesché / Arthur Welter ; CA, 28 mars 1996, Chemolux / Leven), une période d'essai irrégulière quant à sa durée n'est pas nulle dans son intégralité, mais reste valable pour la durée légale maximale autorisée, la clause d'essai étant seulement nulle pour la durée excessive.

Le paragraphe 5 est relatif à la résiliation du contrat d'engagement durant la période d'essai. Son régime obéit à des règles propres exigées notamment par les besoins de la navigation sauf lorsqu'il est expressément fait référence aux dispositions applicables à la résiliation du contrat à durée indéterminée. Le texte renvoie ainsi expressément aux dispositions générales de la Section 4 du présent chapitre qui régissent les formes pour mettre fin au contrat avec préavis (renvoi à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2) ainsi qu'aux dispositions relatives à la résiliation pour motifs graves (article 3.1.2-59).

Le paragraphe 6 n'appelle pas de commentaires particuliers.

Sous-section 4 - Responsabilité quant aux risques.

Ad art. 3.1.2-7. Cet article dispose que l'employeur supporte les pertes et dommages subis par son entreprise. La jurisprudence a inclus dans les risques créés par l'activité de l'entreprise les fautes inhérentes à l'exécution même de la mission confiées au préposé (Cour d'appel, civil, 9 mai 2007, Pas 34, p.18). Cet article est donc relatif à la responsabilité du marin à l'égard de l'armateur pour tous les dommages qu'il cause à l'entreprise de ce dernier dans l'exécution de son contrat. A ce titre et, de la même manière qu'en application de l'article L. 121-9 du Code du travail, une éventuelle action de l'armateur à l'encontre de son préposé n'est envisageable que si ce dernier a



causé le dommage par un acte volontaire ou par une négligence grave. Ainsi, le comportement dommageable du salarié doit revêtir une certaine gravité pour engager la responsabilité personnelle du préposé vis-à-vis de son armateur; une faute simple n'est pas suffisante.

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

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

Ad art. 3.1.2-8. En matière maritime, le recours au contrat à durée déterminée a longtemps été le principe. De nos jours, s'il est plus fréquent de recourir au contrat à durée indéterminée, il n'en demeure pas moins que le recours au contrat à durée déterminée reste l'usage constant dans certains secteurs maritimes en raison de la nature de l'activité exercée (cf. également les commentaires sous *ad art.3.1.2-1.*).

Ad art. 3.1.2-9. Sous réserve des dispositions devant figurer au contrat et visées à l'article 3.1.2-5 du projet de loi, le contrat à durée déterminée écrit doit en outre comporter les mentions suivantes:

- sa date d'expiration et, si le contrat, est conclu au voyage, les modalités permettant de rendre le terme du contrat déterminable dès lors que la durée approximative du voyage n'est pas appréciable *a priori* ;
- éventuellement une clause de report ;
- la durée de la période d'essai éventuellement convenue.

A défaut de telles précisions, le contrat est présumé avoir été conclu pour une durée indéterminée. Il s'agit là d'une sanction protectrice des gens de mer.

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

et

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

Ad art. 3.1.2-10. Le contrat à durée déterminée doit en principe comporter une échéance fixée avec précision. Il peut néanmoins prévoir une échéance conditionnelle s'il est conclu:

- pour remplacer un marin temporairement absent ou pour remplacer un marin dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'une grève, par exemple, un marin en congé parental ; ou pour remplacer un marin sous contrat à durée indéterminée dont le poste est devenu vacant, dans l'attente de l'entrée en service du travailleur appelé à le remplacer ;
- s'il porte sur un emploi saisonnier.

Dans ces différents cas, le contrat doit être conclu pour une période minimale et prend fin lors du retour du salarié absent ou de la réalisation de l'objet pour lequel il a été conclu.

Il faut noter que le projet de loi se réfère explicitement par cet article au contrat saisonnier, tel qu'envisagé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et dans le règlement grand-ducal du 11 juillet 1989 portant application des dispositions des articles 5, 8, 34 et 41 de la



loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail, et donne la possibilité aux parties d'y recourir. Un contrat saisonnier est un contrat de travail à durée déterminée conclu pour des travaux à caractère saisonnier. Pour les activités touristiques, les travaux saisonniers peuvent être le fait aussi bien d'entreprises dont l'activité est liée aux saisons que de celles dont l'activité est seulement accrue du fait de la saison. Or, le secteur de la grande plaisance est fortement marqué par un développement très important et rapide de ses activités compte tenu de la brièveté de la saison estivale (début avril à fin septembre). Au demeurant, le règlement grand-ducal susvisé précise que « [...] sont considérés comme emplois à caractère saisonnier les contrats ayant pour objet [...] la prestation d'activités dans les entreprises de l'aviation et du transport de personnes dont l'activité subit un accroissement régulier et prévisible du seul fait de la saison ». Dans l'hypothèse d'un contrat saisonnier, le contrat doit soit comporter un terme fixé avec précision lors de sa conclusion soit, en cas d'impossibilité, être conclu pour une durée minimale d'emploi et avoir pour terme la réalisation de son objet.

Ad art. 3.1.2-11 et 3.1.2-12. Historiquement, le contrat d'engagement maritime était limité à l'expédition maritime, à savoir le voyage. Il était donc limité dans le temps mais avec un terme incertain. L'attrait de l'usage du contrat à durée déterminée est donc d'introduire une certitude quant à la date de survenance du terme. Compte-tenu de cette spécificité historique, le recours au contrat à durée déterminée qu'il soit établi avec un terme certain ou incertain à savoir pour un voyage déterminé n'a pas besoin d'être justifié par l'exécution d'une tâche précise et non durable à l'instar du droit commun du travail.

Cette dérogation au droit commun n'est pas constitutive d'un usage abusif ou discriminatoire au contrat à durée déterminée. Il est ainsi fait usage de la faculté laissée aux États membres de l'Union européenne « de tenir compte des besoins particuliers relatifs aux secteurs d'activités spécifiques et/ou aux catégories de travailleurs en cause » pour l'encadrement du recours aux contrats à durée déterminée (CJUE, 3 juillet 2014, affaires jointes C-362/13, C-363/13 et C-407/13). Dans cet arrêt, la CJUE rappelle en effet qu'« il convient toutefois de souligner d'emblée que l'accord-cadre n'impose pas aux États membre d'adopter une mesure exigeant que tout premier ou unique contrat de travail à durée déterminée soit justifié par une raison objective. En effet, ainsi que la Cour l'a déjà jugé, de tels contrats de travail à durée déterminée ne relèvent pas de la clause 5, point 1, de l'accord-cadre, laquelle porte uniquement sur la prévention de l'utilisation abusive des contrats ou relations de travail à durée déterminée successifs, les raisons objectives visées au point 1, sous a), de ladite clause portant ainsi sur le seul « renouvellement de tels contrats ou relations de travail » (voir arrêt Angelidaki e.a., EU:C:2009:250, point 90, ainsi que ordonnance VINO, EU:C:2010:677, points 58 et 59). »

Le renouvellement du contrat à durée déterminée est quant à lui adéquatement encadré par une ou plusieurs mesures prévues par la directive 1999/70/CE concernant l'accord-cadre CES, UNICE et CEEP sur le travail à durée déterminée en son article 5, point 1, qui dispose qu'« afin de prévenir les abus résultant de l'utilisation de contrats ou de relations de travail à durée déterminée successifs, les États membres, après consultation des partenaires sociaux, conformément à la législation, aux conventions collectives et pratiques nationales, et/ou les partenaires sociaux, quand il n'existe pas des mesures légales équivalentes visant à prévenir les abus, introduisent d'une manière qui tienne compte des besoins de secteurs spécifiques et/ou de catégories de travailleurs, l'une ou plusieurs des mesures suivantes :



- a) Des raisons objectives justifiant le renouvellement de tels contrats ou relations de travail ;
- b) La durée maximale totale de contrats ou relations de travail à durée déterminée successifs ;
- c) Le nombre de renouvellements de tels contrats ou relations de travail. »

Le projet de loi fixe la durée maximale du contrat à durée déterminée, pour une même personne, à 24 mois renouvellement compris. Le nombre de renouvellement est limité à deux. Deux des mesures énumérées à l'article 5, point 1, de l'accord-cadre susmentionné sont ainsi adoptées. A ceci s'ajoute que le principe du renouvellement du contrat ou des conditions de son renouvellement doivent avoir fait l'objet d'une clause du contrat initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat. A défaut, le contrat renouvelé sera réputé à durée indéterminée, la preuve contraire n'étant pas admissible.

Un armateur ayant une activité ou un secteur d'activité saisonnière peut embaucher des marins saisonniers par des contrats dont la durée ne doit pas couvrir obligatoirement la totalité de la saison. Toutefois, le contrat ne peut être conclu pour une durée supérieure à 7 mois sur une même période de douze mois consécutifs, renouvellement compris.

Le contrat saisonnier peut être reconduit d'une saison à l'autre. En effet, il est possible de conclure pendant un nombre illimité de saisons un contrat saisonnier avec le même salarié.

Le contrat ainsi conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue toujours un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. En revanche, si les parties ont inséré au contrat saisonnier une clause de reconduction pour la saison suivante, la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre un employeur et un même marin, confère à la relation de travail la nature d'une relation à durée globale indéterminée assujettie en tant que telle aux règles qui régissent, quant à sa rupture, le contrat à durée indéterminée.

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

Ad art. 3.1.2-13. En cas de tacite reconduction du contrat à durée déterminée, le contrat est requalifié en contrat à durée indéterminée.

Ad art. 3.1.2-14. Le recours à un contrat à durée déterminée est encadré, comme en droit commun. Ainsi, un délai d'une période égale au tiers de la durée du contrat à durée déterminée (renouvellement compris) doit être observé avant la conclusion d'un nouveau contrat pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin. Cet encadrement du recours à la succession de contrats à durée déterminée n'a toutefois pas vocation à s'appliquer dans des circonstances spécifiques énumérées de façon limitative. Dans ces hypothèses, le projet de loi envisage de permettre de conclure avec le même marin ou avec un autre des contrats à durée déterminée successifs. Ainsi, par exemple, en cas de contrat saisonnier, l'armateur peut recourir, pour pourvoir le poste du marin saisonnier dont le contrat a pris fin, au même marin ou à un autre embauché sur base d'un contrat saisonnier ou mis à disposition par une agence de placement au sens de l'article 3.1.1-21.



Ad art. 3.1.2-15. En cas de reconduction du contrat à durée déterminée, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du précédent contrat à durée déterminée. En cas de reconduction du contrat, le projet de loi interdit d'insérer dans le nouveau contrat une clause d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions.

Ad art. 3.1.2-16. Le texte prévoit la requalification du contrat en contrat à durée indéterminée en cas de violation de certaines dispositions régissant le contrat à durée déterminée et plus spécialement les articles 3.1.2-10 à 3.1.2-12 et 3.1.2-14.

Sous-section 6 - Égalité de traitement.

Ad art. 3.1.2-17. Le texte assure l'égalité de traitement des gens de mer liés par un contrat à durée déterminée avec les gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée en ce qui concerne les dispositions légales et conventionnelles qui leur sont applicables (logements, loisirs, soins médicaux, temps de travail, régime des congés, rémunération, jours fériés, etc.).

Sous-section 7 - Période d'essai.

Ad art. 3.1.2-18. L'article permet de prévoir une clause d'essai dans un contrat à durée déterminée qui doit être conforme aux dispositions applicables à la clause d'essai dans le contrat à durée indéterminée (article 3.1.2-6). La durée de la période d'essai est encadrée pour éviter une disproportion entre sa durée et la durée totale du contrat. Lorsque le contrat est au voyage, le calcul de la période d'essai doit être adapté en tenant compte de la durée approximative du contrat ou, le cas échéant, de la durée fixée par les parties lorsque la durée approximative ne peut être établie. Les points c à f du paragraphe 1^{er}, point 2, n'ont vocation à s'appliquer qu'aux officiers puisque la période d'essai des subalternes ne peut être supérieure à deux mois.

La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la durée maximale du contrat à durée déterminée.

La résiliation du contrat à durée déterminée comportant une clause d'essai peut être à l'initiative des deux parties selon les règles applicables au contrat à durée indéterminée (article 3.1.2-6, paragraphe 5). Si le contrat n'est pas résilié avant la fin de la période d'essai, il est réputé avoir été conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

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

Ad art. 3.1.2-19. Le projet de loi prévoit deux types de contrat à durée déterminée.

Le premier, visé au paragraphe 1^{er}, est le contrat dont le terme est fixé dès sa conclusion et qui prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu. Il est toutefois précisé que le terme du



contrat peut être reporté à une date ultérieure s'il vient à échoir au cours d'un voyage. Dans cette hypothèse, le contrat prend effectivement fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

Le second, visé au paragraphe 2, est le contrat au voyage. Il s'agit d'un contrat prévu pour un voyage particulier. Dans cette hypothèse, il n'est pas toujours facile de fixer la date d'achèvement.

Ad art. 3.1.2-20. Le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant son terme sauf en cas de motifs graves (article 3.1.2-59). Hormis ce cas, le licenciement dans le cadre d'un contrat à durée déterminée est à considérer comme abusif et sa rupture ouvre droit pour les gens de mer à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'ils auraient perçus jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

De même, la rupture anticipée par les gens de mer du contrat à durée déterminée ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu à durée indéterminée.

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

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

Ad art. 3.1.2-21. L'article est relatif aux différentes obligations qui incombent à l'armateur et qui tiennent compte de la spécificité du milieu maritime. Le lieu de travail du marin ne ressemble à aucun autre. La terre est loin et le marin est isolé. Certains points visés à l'article 3.1.2-21 font l'objet d'un corps de règles spécifiques dans le texte (salaires, temps de travail, logement, nourriture, etc.). Par jeu de renvoi, les dispositions du livre 3 sont également applicables aux navires de plaisance non commerciale (cf. article 28 de la loi du 23 septembre 1997 précitée). Les obligations des armateurs de ces navires en matière de logement peuvent néanmoins être exclues.

Ad art. 3.1.2-22. Cet article n'appelle pas d'autres commentaires que ceux figurant à l'article 3.1.2-3, point 5.

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

Partie 1 - Droit au rapatriement.

Ad art. 3.1.2-23 à 3.1.2-25. Les gens de mer doivent avoir l'assurance que, en cas de maladie ou d'accident ou lorsqu'il s'agit d'une femme dispensée de travailler en raison de sa grossesse, ou si leur contrat d'engagement maritime expire tandis qu'ils sont embarqués ou, tout au moins, dès lors que la période de service qu'ils ont effectuée à bord excède une durée prescrite qui ne peut être supérieure à neuf mois, l'État du pavillon tient l'armateur dans l'obligation de les ramener dans



leurs foyers ou au lieu de leur embarquement, ou encore au lieu prescrit par une convention collective applicable.

L'article 3.1.2-23 met en œuvre la norme A2.5.1, paragraphes 1 et 2 point a), et également le principe directeur B 2.5.1., paragraphe 1^{er}, points a et b.

Le premier cas visé par la norme A2.5.1, paragraphe 1^{er}, traite de l'hypothèse de l'expiration du contrat d'engagement maritime alors que le marin se trouve à l'étranger. Le verbe « expirer » sous-entend que le contrat prévoit une date de fin. Ainsi, la transposition de cette première proposition énonce expressément qu'elle s'applique à des contrats à durée déterminée ou au voyage qui prévoient une date de fin.

La deuxième hypothèse émise par la norme A2.5.1, paragraphe 1^{er}, est celle de la dénonciation du contrat d'engagement maritime par l'armateur ou par le marin pour des raisons justifiées. Cette dénonciation est interprétée comme visant la résiliation unilatérale du contrat d'engagement maritime, ce qui inclut le licenciement et la démission pour motifs réels et sérieux ou pour faute, quel que soit le moment où cette résiliation intervient y compris pendant la période d'essai.

La troisième situation qui nécessite un rapatriement est quand le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières. Ces hypothèses sont précisées par une énumération des « cas » déjà antérieurement visés à l'ancien article 98 la loi du 9 novembre 1990 précitée avec un ajout pour la femme enceinte. Le congé parental est un cas de suspension du contrat de travail.

L'article 3.1.2-24 met en œuvre le principe directeur B2.5.1, paragraphe 8, qui permet aux États de décider si le droit au rapatriement peut expirer lorsqu'il n'a pas été revendiqué dans un délai raisonnable et, le cas échéant, de déterminer ce délai. Il a été choisi de faire usage de cette option et de fixer à trente jours le délai raisonnable. La convention collective du 29 juillet 2014 a arrêté le même délai. Toutefois et conformément aux amendements à la Convention du travail maritime, 2006, adoptés lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, l'absence de revendication dans un délai de 12 mois ne peut être opposé au marin qui a été détenu captif à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée.

L'article 3.1.2-25 met en œuvre la norme A2.5.1, paragraphe 2 point b). Cette norme conditionne le droit au rapatriement à une période d'embarquement qui ne peut toutefois être supérieure à 12 mois. Un délai de 9 mois a paru raisonnable. Une convention collective pourrait diminuer cette durée et, favoriser le droit des marins, mais ce choix n'a pas été fait par la convention collective du 29 juillet 2014.

Ad art. 3.1.2-26. Le droit au rapatriement doit s'exercer sans frais pour le marin sauf exceptions (règle 2.5 paragraphe 1^{er} de la Convention du travail maritime, 2006). Le Luxembourg était déjà partie aux Conventions sur le rapatriement des marins (n°23 et 166) de l'OIT, qui prévoyaient également que les frais de rapatriement devaient être pris en charge par l'armateur. Le marin ne doit ni faire l'avance des frais de rapatriement ni en principe les supporter *in fine*.



Le deuxième paragraphe transpose la règle 2.5, paragraphe 2, et est complété par la partie 2 relative à l'abandon des marins et à la garantie financière y relative.

Par exception au paragraphe 1^{er}, le marin devra supporter les frais de rapatriement si son débarquement a été causé par soit une faute grave soit par une blessure ou maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable. Ce paragraphe implique toutefois que l'armateur doit faire l'avance des frais, même si le motif du débarquement est l'un des cas invoqués précédemment. Il ne pourra obtenir le remboursement auprès du marin que si le marin reconnaît que sa faute grave ou que sa blessure ou maladie est due à une faute intentionnelle ou inexcusable ou si lesdits motifs sont reconnus fondés et justifiés par la juridiction compétente. La charge de la preuve repose sur l'armateur.

Le paragraphe 4 apporte certaines précisions qui sont demandées par la norme A2.5.1, paragraphe 2 point c), et transpose le principe directeur B2.5.1, paragraphe 3, à savoir qu'il détaille les dépenses devant être prises en charge par l'armateur et les autres dispositions qu'il lui incombe de prendre. Il est également précisé qu'en cas d'abandon des marins, les frais tels qu'énumérés à l'article 3.1.2-36 sont couverts par la garantie financière de l'armateur (voir infra).

Le paragraphe 5 transpose le principe directeur B2.5.1, paragraphe 5, et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-27. L'article est relatif aux modalités du rapatriement. Cet article est une mise en œuvre du principe directeur B2.5.1 paragraphes 6 et 7.

Le paragraphe 1^{er} pose comme principe que le rapatriement doit être fait par des moyens appropriés et rapides et donc de préférence par avion.

Le paragraphe 2 ouvre un choix au marin, au moment du rapatriement, pour décider entre plusieurs endroits où il peut être rapatrié. Les lieux listés sont réputés être des endroits où le marin a des attaches effectives.

Ad art. 3.1.2-28. Cet article est une mise en œuvre du principe directeur B2.5.1, paragraphe 4. Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne peuvent être déduits des congés payés que le marin a acquis.

Ad art. 3.1.2-29. Cet article est une mise en œuvre de la norme A2.5.1, paragraphe 4, et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-30 et 3.1.2-31. Ces articles visent l'hypothèse dans laquelle, suite à la défaillance de l'armateur, le commissaire doit se substituer à l'armateur dans la prise en charge et l'organisation du rapatriement du marin après avoir mis en demeure ce dernier de s'exécuter. Pareillement, si le commissaire manque à son obligation, les autorités étatiques soit de l'État où se trouve le marin, soit de l'État dont le marin est ressortissant pourront effectuer le rapatriement.

Concernant les aspects financiers, si des frais doivent être avancés par l'État, l'armateur en est *in fine* responsable. En tout état de cause, l'État luxembourgeois pourra récupérer sa créance au moyen d'une saisie conservatoire sur le navire. Cette mise à la chaîne du navire relèvera, selon les



principes du droit international privé en matière de voies d'exécution, de la compétence exclusive des autorités de l'État requis. Il y a lieu de préciser que si l'État requis a ratifié la convention internationale du 12 mars 1999⁵ sur la saisie conservatoire, il suivra les règles de forme, de fond et de procédure qui y sont indiquées. Il y a lieu, à ce titre, de préciser que la convention précitée du 12 mars 1999 exige l'allégation d'une « créance maritime » au nombre desquelles figure la créance de rapatriement (article 1^{er}, point o).

Ad art. 3.1.2-32. Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Partie 2 – Abandon et garantie financière.

Ad art. 3.1.2-33 et 3.1.2-42. Les articles 3.1.2-33 à 3.1.2-42 sont relatifs à la mise en œuvre de la première série d'amendements de 2014 au code de la Convention du travail maritime, 2006, qui ont été approuvés le 11 juin 2014 par la 103^{ème} session de la Conférence internationale du travail conformément au paragraphe 5, article XV, de la prédite convention. Ces amendements portent sur l'abandon des gens de mer (première série d'amendements) et les demandes d'indemnisation de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle (deuxième série d'amendements). Ils ont été adoptés le 11 avril 2014 par la commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention, conjointement à une résolution sur les mesures transitoires. Selon le paragraphe 8, article XV, un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7, entre en vigueur six mois après la fin du délai de deux ans fixés pour tous les Membres ayant déjà ratifié la convention, sauf ceux ayant exprimé formellement leur désaccord conformément aux dispositions du paragraphe 7 et n'ayant pas retiré ce désaccord.

Ad art. 3.1.2-33. Cet article est relatif à la notion « d'abandon » des gens de mer. Le but est de remédier à la situation de marins qui travaillent et vivent à bord des navires sans salaire, souvent pendant plusieurs mois, qui manquent de nourriture, d'eau et de soins médicaux et qui n'ont pas les moyens de rentrer chez eux. En mars 2014, la base de données de l'OIT répertoriait 159 navires marchands abandonnés.

Au 31 janvier 2017, 248 cas d'abandon de gens de mer, concernant 3.037 personnes, ont été recensés. La base de données renseignait 32 cas non réglés. Au cours des cinq dernières années, 33 États du pavillon étaient concernés par 75 cas et 40 États du port l'étaient par 77 cas. En 2016, 17 cas concernant 194 personnes ont été signalés, dont seulement 3 cas ont été complètement réglés au cours de l'année.

L'article précise que l'abandon est constitué dans trois hypothèses à savoir : la situation de non-rapatriement, le défaut d'entretien et de soutien nécessaire ainsi que la rupture des liens avec le marin qui se matérialise par exemple par le non-paiement des salaires pour une période d'au

⁵ La Convention a été adoptée le 12 mars 1999 à la Conférence des Nations Unies/Organisation maritime internationale tenue à Genève du 1 au 12 mars 1999. La Convention est entrée en vigueur le 14 septembre 2011, conformément au paragraphe 1 de l'article 14 de la convention pour les États l'ayant ratifiée qui précise que « la présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle 10 États ont exprimé leur consentement à être liés par elle. »



moins deux mois. Bien qu'il puisse exister un lien entre ces manquements, le non-respect de l'un d'entre eux est suffisant pour actionner la garantie dans les limites et conditions fixées aux articles qui suivent.

Ad art. 3.1.2-34. Cet article introduit de façon liminaire la notion de garantie financière et ses principales caractéristiques qui seront précisées dans les articles qui suivent (efficacité, mise en action, modalités de la couverture, etc.). L'article précise toutefois, en son alinéa 3, que la forme que doit revêtir cette garantie sera déterminée par règlement grand-ducal après consultation des partenaires sociaux. Selon la norme A2.5.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, après amendement, cette garantie peut prendre diverses formes à savoir : un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds national, ou tous autres dispositifs équivalents. Actuellement, les clubs P&I se préparent à offrir une telle garantie financière. Ils travaillent à trouver des arrangements concernant la réassurance en cas de survenance du risque de défaut de l'armateur résultant en un abandon de l'armateur. Une couverture conforme aux amendements devrait être offerte lors de l'entrée en vigueur des amendements, le 18 janvier 2017.

Ad art. 3.1.2-35. La garantie financière est actionnée par le marin ou son représentant qui devra justifier de ses pouvoirs. Le marin doit bénéficier de l'assistance prévue à première demande. Il devra toutefois corroborer sa demande par des pièces justificatives qui seront de nature à conforter la vraisemblance de son abandon et des prestations, dépenses et coûts connexes.

Dans l'hypothèse où le ou les prestataires viendraient à contester la légitimité d'une partie de la demande, la partie non-contestée devra toutefois être exécutée immédiatement.

Ad art. 3.1.2-36. Cet article est relatif au domaine de couverture de la garantie. Pour être acceptable, cette dernière doit couvrir au minimum :

- quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens. Pour rappel, la notion d'abandon est quant à elle établie lorsque le marin n'a pas été payé durant deux mois ;
- les frais engagés par le marin du fait de la situation d'abandon et notamment les frais de rapatriement s'il a été contraint de les prendre en charge lui-même. Ces frais de rapatriement en cas d'abandon sont quant à eux précisés à l'article 3.1.2-37 (cf. *infra*) ;
- les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements si nécessaires, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Ad art. 3.1.2-37. Cet article est relatif aux frais de rapatriement qui doivent être couverts en cas d'abandon. L'énumération des frais est légèrement différente et sans nul doute plus large de celle visée à l'article 3.1.2-26 paragraphe 4. Cette différence, voulue par les amendements eux-mêmes, tient à ce que le marin est en situation d'abandon, ce qui implique que l'armateur a manqué à une de ses obligations essentielles, conformément aux articles 3.1.2-23 et suivants.

Ad art. 3.1.2-38. Le ou les prestataires de la garantie doivent impérativement informer le commissaire s'ils décident de résilier le contrat qui les lie à l'armateur et laisser à ce dernier un délai de trente jours, au moins, pour pouvoir contracter une nouvelle garantie financière avec un



nouveau prestataire. Le défaut de garantie financière valable constitue une infraction grave susceptible d'entraîner l'interdiction de naviguer et le retrait du certificat de travail maritime.

Ad art. 3.1.2-39 à art. 3.1.2-41. Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-42. Les navires soumis à certification (obligatoire ou spontanée) selon l'article 3.4.0-3 du projet de loi, et selon le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006, doivent détenir à bord un certificat ou tout autre document établissant l'existence et l'étendue de la garantie financière. Ce document ou certificat comporte les mentions figurant à l'Annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006, et doit être rédigé ou faire l'objet d'une traduction en anglais. Il doit être affiché de manière et dans un endroit propre à solliciter l'attention des marins et pouvoir être lu par eux.

Partie 3 – Sanctions pénales.

Ad art. 3.1.2-43. Cet article sanctionne l'armateur qui n'aurait pas souscrit de garantie financière telle qu'elle est définie à l'article 3.1.2-34.

Ad art. 3.1.2-44. Cet article crée et définit le délit d'abandon des gens de mer, qui permettra de réprimer les situations de délaissement et de manquement aux obligations essentielles de l'armateur en ce qui concerne la nourriture, le logement, les soins, le paiement des salaires, le rapatriement de ceux-ci. Cet article vient partiellement remplacer l'ancien article 48, alinéa 1^{er}, de la loi précitée du 14 avril 1992 qui sanctionnait uniquement le capitaine d'un navire qui n'assume pas son obligation d'assurer le traitement ou le rapatriement du membre d'équipage malade ou blessé. Ce nouvel article élargit le champ d'application tant personnel que matériel de l'ancien article 48 précité. L'échelle des peines est également augmentée.

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

Ad art. 3.1.2-45. et 3.1.2-46. Cet article transpose la règle 2.6 de la Convention du travail maritime, 2006.

L'obligation d'indemniser les gens de mer en cas de naufrage, de perte ou d'innavigabilité du navire n'est pas nouvelle et était déjà inscrite dans la convention n°8 de l'OIT relative aux indemnités de chômage en cas de naufrage (non ratifiée par le Luxembourg). L'indemnité est plafonnée à deux mois de salaires comme cela est permis par la Convention du travail maritime, 2006.

Cette indemnité est sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en application de la loi, du contrat ou de la convention collective. Ainsi par exemple, en vertu de l'article 3.1.2-23, point 5, le marin a droit d'être rapatrié aux frais de l'armateur en cas de naufrage du navire.



Il y a également lieu de noter que le texte de la Convention du travail maritime, 2006, spécialement la règle 2.6, ne limite pas le champ de l'indemnité à l'hypothèse du chômage mais vise également le cas des lésions des gens de mer découlant de la perte du navire ou du naufrage du navire. Cette hypothèse n'a pas été reprise par l'article 3.1.2-45 dans la mesure où les lésions des gens de mer durant l'emploi, et ce quelle qu'en soit la cause, sont visées et prises en compte aux articles 3.3.2-1 et suivants.

Sous-section 4 - Obligations générales du marin.

Ad art. 3.1.2-47 à 3.1.2-50. Ces articles définissent les obligations légales générales du marin : agir avec soin, probité et conscience, selon les ordres et instructions de ses supérieurs hiérarchiques, s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire à sa sécurité ou celle des autres marins, se rendre à bord du navire au lieu, au jour et à l'heure mentionnés dans le contrat, coopérer au sauvetage de son propre navire et prêter aide et assistance à d'autres navires, etc.

Ce texte met en évidence les obligations spécifiques au milieu maritime du fait que le lieu et les conditions de travail du marin ne ressemblent à aucun autre. Ces obligations sont anciennes : l'ordonnance de Colbert (ordonnance de la Marine de 1681) interdisait au Maître d'abandonner leur bâtiment pendant le voyage quel que fût le danger. Seules des situations extrêmes peuvent amener l'équipage à abandonner le navire. Dans ce cas, le capitaine doit rester le dernier à bord. Il y a lieu de rappeler à cet endroit que l'article 61 de la loi du 14 avril 1992 précitée punit d'un emprisonnement de six mois à trois ans, tout capitaine qui pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'abandonne sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage. Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, néglige de sauver les personnes embarquées ainsi que les documents et l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux. Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 500 à 12.500 euros, tout capitaine, qui, forcé d'abandonner son navire, n'est pas resté à bord le dernier.

Ad art. 3.1.2-51. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-52. Cet article renvoie à l'article 3.1.2-7 (*cf. supra*).

Section 4 – Résiliation du contrat.

Sous-section 1 - Résiliation avec préavis.

Ad art. 3.1.2-53. La résiliation est un droit qui appartient à l'une ou l'autre des parties au contrat sous réserve de l'observation de certaines règles.

Dans l'hypothèse où le contrat a été conclu avec une période d'essai, les dispositions de l'article 3.1.2-6, paragraphe 5, devront être respectées.

En cas de cessation de l'entreprise, l'armateur n'est pas libéré, sauf cas de force majeure, des règles définies par le projet de loi pour la résiliation du contrat.



La question du maintien des salaires et des contrats des marins retenus en captivité à la suite d'actes tels que la piraterie ou le vol à main armée a été discutée aux 104^e et 105^e sessions du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI), tenue au siège de l'OMI, à Londres. Malgré une apparente réduction du nombre de faits dernièrement, la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires continuent d'être un problème. L'un des aspects les plus préoccupants de ce problème concerne ses effets sur les gens de mer qui se retrouvent en captivité à la suite d'actes de ce type, ainsi que sur leurs familles. La captivité peut durer des années, entraînant un traumatisme pour les gens de mer et pour leurs familles qui subissent éventuellement la perte du revenu qui leur permettait de faire face à leurs besoins – alimentation, école, médicaments et autres. Lors de la troisième Commission tripartite spéciale qui s'est tenue à Genève du 23 au 27 avril 2018, des amendements à la Convention du travail maritime, 2006, ont été adoptés afin d'assurer au marin tenu en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire la pérennité de son contrat et de ses revenus. L'objet du présent texte et, dans sa continuité de l'article 3.2.3-8, est de s'assurer que tout marin détenu en captivité bénéficiera du maintien de son contrat d'engagement et du versement de son salaire et autres prestations contractuelles sur lesquels comptent les familles. Cette obligation ne prendra dès lors fin qu'au décès du marin ou le cas échéant lorsque le marin aura été libéré et dûment rapatrié.

Ad art. 3.1.2-54. Le contrat peut être résilié à l'initiative de l'armateur ou du marin. Dans les deux cas, certaines règles doivent être respectées : en plus de devoir se conformer à un certain formalisme, la résiliation doit respecter les durées de préavis fixées au paragraphe 5 et ne peut devenir effective que dans un port, où le marin démissionnaire ou licencié pourra être remplacé. Les dispositions de l'article 3.1.2-54 sont une reprise de l'ancien article 79 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Toutefois, le projet de loi apporte certaines précisions en différenciant les modalités de notification du licenciement de celles de la démission ou en indiquant la date à compter de laquelle les délais de préavis prennent cours (article 3.1.2-54, paragraphe 6). La nouvelle rédaction du présent article permet de lever toute ambiguïté par rapport à la situation du capitaine, qui selon le cas peut intervenir dans le processus soit en tant que représentant de l'armateur soit en tant que marin licencié ou démissionnaire. Enfin, il y a lieu de préciser que les dispositions luxembourgeoises sont conformes à la Convention du travail maritime, 2006, qui exige que la durée du préavis ne puisse être inférieure à 7 jours (norme A2.1.5).

Ad art. 3.1.2-55. L'article est une reprise de l'ancien article 80 de la loi du 9 novembre 1990 précitée avec toutefois certaines modifications tenant essentiellement à la nécessité de préciser certaines règles, notamment en matière de forme et de procédure de licenciement.

Conformément à la procédure en vigueur en droit commun du travail et selon le principe déjà en vigueur dans le texte de la loi du 9 novembre 1990 précitée, il n'est pas imposé à l'armateur d'énoncer les motifs du licenciement avec préavis lors de la notification de ce dernier.

Le marin peut cependant lui demander dans un délai de 15 jours suivant la notification dudit licenciement. Il s'agit d'une simple faculté pour le marin. La notion de « motifs réels et sérieux » a été ajoutée à ce stade du texte. Elle ne constitue toutefois pas une nouveauté, dans la mesure où l'ancien article 80, paragraphe 2, de la loi du 9 novembre 1990 précitée l'évoquait déjà mais uniquement au regard de la notion de licenciement abusif.



Auparavant, le marin pouvait demander que le capitaine porte sur le journal de bord les motifs du licenciement. Désormais, le marin peut demander les motifs du licenciement qui devront alors lui être notifiés à personne. Rien ne justifie en effet que les motifs du licenciement soient rendus publics sur le journal de bord. La seule mention figurant sur le journal de bord est l'information que les motifs ont bien été notifiés au marin (à défaut de courrier recommandé avec accusé de réception). Les délais et conditions de la demande et de l'énonciation des motifs ont été précisés. A ce titre, le délai dans lequel l'énonciation des motifs doit intervenir par écrit ou remise (courrier recommandé avec accusé de réception ou remise à l'intéressé donnant lieu à l'établissement d'un procès-verbal ou à une mention au journal de bord contresignée par le marin) a été fixé à quinze jours.

L'armateur est impérativement tenu de répondre à la demande du marin. A défaut, le licenciement sera considéré comme abusif.

La demande de motivation du licenciement est une simple faculté pour le marin mais qui conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif, à l'image du droit commun du travail (CA, 2 octobre 1997 Conigliaro / Transeurope Sàrl, CA, 17 février 2000, Bellany / Asskuranz AG). Si le marin ne demande pas les motifs du licenciement le délai de trois mois pour introduire une demande en licenciement abusif commencera à courir au jour de la notification du licenciement (cf. 3.1.2-60, paragraphe 2) et la charge de la preuve du caractère abusif du licenciement repose sur le marin.

Ad art. 3.1.2-56. L'alinéa 1^{er} de cet article est une reprise à droit constant de l'ancien article 79, paragraphe 4, de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Les alinéas 1 et 2 reprennent les dispositions de l'article L. 124-6 du Code du travail. La partie qui résilie le contrat à durée indéterminée sans respecter le délai de préavis est tenu de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant à la partie de ce délai restant à courir. Il en va de même lorsque l'armateur résilie le contrat pour motif grave sans y être autorisé par l'article 3.1.2-59. L'alinéa 2 souligne que l'indemnité compensatoire de préavis ne se confond ni avec l'indemnité de départ, ni avec les dommages et intérêts attribués en cas de résiliation immédiate par la faute de l'une des parties.

Ad art. 3.1.2-57. Le paragraphe 1^{er} est une reprise de l'ancien article 81 de la loi du 9 novembre 1990 précitée légèrement reformulée. L'indemnité de départ à laquelle le marin licencié a droit est échelonnée suivant le nombre des années de services continus auprès du même armateur. Cette indemnité est forfaitaire et indépendante du préjudice éventuellement subi. Il a également été précisé que l'ancienneté de services continus est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même lorsque le marin bénéficie d'une dispense de travail en cours de préavis.

Les paragraphes 2 et 3 sont relatifs aux modalités de calcul et à l'exigibilité de l'indemnité et n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-58. L'armateur peut dispenser le marin de l'exécution du préavis. Il reste toutefois tenu du paiement de l'indemnité compensatrice de préavis. Mises à part certaines adaptations rendues nécessaires en raison de la spécificité de la matière et du lieu d'exécution du travail, la dispense de travail pendant le préavis répond aux mêmes exigences et conditions que celles figurant à l'article L. 124-9 du Code du travail.



Sous-section 2 - Résiliation pour motifs graves.

Ad art. 3.1.2-59. Selon l'article 3.1.2-59, le contrat peut être résilié sans préavis, avant l'expiration du terme ou du voyage, pour un ou plusieurs motifs graves procédant d'un fait ou de la faute de l'autre partie. Le droit du travail maritime s'aligne ainsi sur le droit commun et ne donne plus une énumération limitative des cas ou situations ouvrant droit pour l'une des parties à la résiliation sans préavis ou avant l'expiration du terme (ancien article 82 de la loi du 9 novembre 1990 précitée). Le droit luxembourgeois suit également ainsi l'évolution qu'on peut connaître en la matière les droits voisins (exemple : article 73 de la loi belge du 3 juin 2007).

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

Ad art. 3.1.2-60. Il s'agit d'une reprise du droit commun du licenciement (article L. 124-11, paragraphes 1 à 4 du Code du travail) qui n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.1.2-61. Il s'agit d'une reprise du droit commun notamment de l'article L. 124.12 du Code du travail qui n'appelle pas de commentaires particuliers.

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

Ad art. 3.1.2-62. Le marin et l'armateur peuvent d'un commun accord décider d'interrompre leurs relations contractuelles. La résiliation d'un commun accord devra toutefois obéir à certaines conditions de forme pour ne pas être entaché de nullité.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.

Ad art. 3.1.2-63 à 3.1.2-69. Le contrat maritime peut prendre fin pour différentes raisons. Les articles sur la cessation du contrat d'engagement maritime présentent des similarités avec ceux du droit commun du travail et n'appellent donc pas de commentaires particuliers. Certaines causes de cessation du contrat d'engagement maritimes sont cependant propres au secteur. Il s'agit par exemple du cas où le navire pour l'exploitation duquel le marin est engagé n'est plus capable de naviguer. Il est rappelé que des contrats d'engagement maritimes peuvent dorénavant être conclus pour le service d'un marin auprès d'un armateur. Le marin pourra être amené à changer de navires et la perte d'un navire dans la flotte n'entraîne alors pas la cessation du contrat d'engagement maritime (spécialement art. 3.1.2-66).

Ad art. 3.1.2-70. Cet article introduit la priorité au réembauchage pour les gens de mer licenciés pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'armateur, en renvoyant à l'article L. 125-9 du Code du travail.

Section 6 – Clause de non-concurrence.



Ad art. 3.1.2-71. Compte-tenu des spécificités du secteur maritime et notamment de la flexibilité du marché du travail, il est interdit de prévoir des clauses de non-concurrence dans les contrats d'engagement maritimes.

Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.

Ad art. 3.1.3-1 et art. 3.1.3-2. Ces articles renvoient au Code du travail luxembourgeois. Compte-tenu du caractère international du secteur maritime, il a été prévu que la représentativité des organisations syndicales soit justifiée par un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentative des gens de mer.

Ad art. 3.1.3-3. Selon l'article 3.0.0-6, dernier alinéa, le livre IV du Code du travail est applicable aux gens de mer. Le présent article vient compléter ce livre en apportant des solutions concrètes pour que les gens de mer impliqués notamment dans les groupes spéciaux de négociations ou les comités d'entreprise européens puissent y participer. Cet article met en œuvre l'article 2 de la directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer et faisait l'objet d'un article 91bis de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, introduit par la loi du 20 juillet 2017 modifiant 1. le Code du travail 2. la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, en vue de transposer la directive (UE) 2015/1794 du Parlement et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer.

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

Ad art. 3.1.4-1. L'objectif du présent article est de lever toute ambiguïté quant à l'applicabilité de l'article L. 126-1 du Code du travail aux créances salariales des gens de mer, conformément à la directive 2008/94/CE du Parlement et du Conseil du 22 octobre 2008 relative à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur et rendue applicable aux gens de mer par la directive 2015/1794 précitée. En effet, même si le marin bénéficie de plusieurs autres garanties du paiement de ses salaires, la Cour de Justice de l'Union Européenne a rappelé dans un arrêt du 25 février 2016 (Aff. C-292/14, Elliniko Domoio – État grec c/ Stefanos Stroumpoulis et autres) que les mesures prises en cas d'abandon de marins à l'étranger (en l'espèce sur base de la loi grecque 1220/1981 complétant et modifiant la législation relative à l'organisme de gestion du port du Pirée en cas d'abandon de marins à l'étranger) ne constituaient pas une protection équivalente à celle qui résulte de la directive 80/987/CEE du Conseil du 20 octobre 1980, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité des employeurs, (abrogée par la directive 2008/94/CE).

Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.



Ad art. 3.1.5-1. Cet article reprend l'article 104, paragraphe 2, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, tel qu'il a été introduit par la loi du 20 juillet 2017 précitée. Il a pour objectif de rendre applicable au secteur maritime les dispositions du Code du travail sur la cession d'entreprise, en différenciant les cas où la cession du navire consiste en une cession d'actifs des cas où la cession s'inscrit dans le cadre d'une cession d'une activité par le biais d'un transfert d'entreprise ou d'établissement intégral ou partiel. Seul ce dernier cas est donc visé par la directive (UE) 2015/1794 précitée du Parlement européen et du Conseil. L'objectif du présent article est d'assurer une meilleure égalité entre les travailleurs à terre et les gens de mer. Il assure la transposition de l'article 5 de la directive (UE) 2015/1794 précitée du Parlement européen et du Conseil.

Chapitre 6 – Emploi et chômage.

Ad art. 3.1.6-1. et art. 3.1.6-2. Ces articles ont pour objectif de rendre applicable au secteur maritime les dispositions du Code du travail sur l'emploi et le chômage tout en prenant en considération les particularités du secteur maritime.

TITRE 2- Règlementation et conditions de travail.

Chapitre 1 – Durée du travail.

Ad art. 3.2.1-1. Les dispositions relatives à la durée du travail sont des dispositions impératives qui doivent être respectées à l'égard de tous les gens de mer quelle que soit la loi applicable à leur contrat de travail. L'instauration d'une durée maximale du travail ou d'une durée minimale de repos est essentielle pour protéger les gens de mer contre la fatigue qu'entraîneraient des exigences excessives en termes de temps de travail et pour garantir, sur le plan de la sécurité, que la durée du travail, heures supplémentaires comprises (celles-ci devant toujours s'effectuer sur une base volontaire), n'excède pas ce qui est compatible avec la sûreté et l'efficacité des fonctions du bord.

Section 1 – Durée du travail et temps de repos.

Ad art. 3.2.1-2. Cet article définit les « heures de travail » comme le temps pendant lequel les gens de mer sont tenus de travailler pour le navire, les « heures de repos » désignant le temps qui n'est pas compris dans les heures de travail. Les « heures de repos » n'incluent pas les pauses. Les pauses de moins d'une heure pour le déjeuner ne doivent pas être déduites des heures de repos.

Ad art. 3.2.1-3. Cet article instaure également une norme de durée du travail par semaine, norme qui entretient un rapport, essentiellement, avec la question de la rémunération des heures supplémentaires (voir infra article 3.2.1-10). Ce principe vient de la norme A2.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, qui dispose que « *Tout Membre reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.* » qui elle-même reprenait l'article 4 de la convention n°180 de l'OIT.



Ad art. 3.2.1-4. Cet article permet aux partenaires sociaux de prévoir, de façon strictement encadrée, que les gens de mer peuvent être engagés sur une base journalière différente de celle visée à l'article 3.2.1-3 (8h/jour). En tous les cas, les dérogations à la durée maximale quotidienne de travail ne peuvent porter atteinte aux dispositions relatives au temps de repos visées à l'article 3.2.1-5 et les dérogations doivent tenir compte du danger que représente une fatigue excessive notamment pour ceux dont les tâches consistent à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et sûreté.

Ad art. 3.2.1-5. La Convention du travail maritime, 2006, introduit une certaine flexibilité en ce qui concerne la durée minimale du repos ou la durée maximale du travail. L'utilisation des termes « établir » et « fixer » à l'attention des États Membres indiquent bien que ces derniers doivent faire un choix (norme A2.3, paragraphe 5). Le Luxembourg a ainsi opté pour un temps minimal de repos qui est ainsi strictement encadré. Il y a lieu de noter que le texte reprend ici la solution qui avait été adoptée par les partenaires sociaux dans la convention collective de travail relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclue entre les syndicats OGB-L et LCGB, FNCTTFEL et FCPT/Syprolux, d'une part et l'Union des Armateurs Luxembourgeois et l'Association Luxembourgeoise des Intérêts Maritimes transposant la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération des Syndicats des Transports dans l'Union Européenne (FST) (aujourd'hui la European Transport Workers Federation (ETF)), (accord déclaré d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 6 juin 2003), également repris par la convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB- OGB-L d'autre part du 29 juillet 2014 (déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 21 novembre 2014).

Le repos journalier se détermine essentiellement de l'application des diverses règles d'organisation du travail et de limitation de la durée quotidienne du travail. Toutefois, l'article prend en compte les dispositions de la norme A2.3, paragraphe 5, et de la directive modifiée 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 (clause 5, paragraphes 1 et 2) à laquelle renvoie la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE en prévoyant de limiter à quatorze heures l'intervalle minimum entre deux repos et l'interdiction de scinder le repos en plus de deux périodes dont l'une de six heures consécutives minimum.

Ad art. 3.2.1-6. La flexibilité introduite au précédent article continue par une possibilité pour les partenaires sociaux de déroger aux prescriptions de l'alinéa 1^{er} de l'article 3.2.1-5 pour une certaine catégorie de gens de mer. Cette possibilité reste néanmoins encadrée afin d'éviter une fatigue excessive et d'assurer la sécurité à bord.

Ad art. 3.2.1-7. et 3.2.1-8. Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.2.1-9. Rien ne peut entraver le droit du capitaine d'exiger qu'un marin travaille pendant toutes les heures nécessaires pour la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des marchandises, ou pour aider d'autres navires ou personnes en détresse en mer. Le capitaine peut suspendre les heures de repos jusqu'à ce que la situation normale soit rétablie.



Une fois la situation rétablie, le capitaine doit s'assurer que les gens de mer qui ont travaillé pendant une période de repos obtiennent une période de repos suffisante, le plus rapidement possible.

Ad art. 3.2.1-10. Cet article régleme nte le recours aux heures supplémentaires. Celles-ci sont compensées soit par un repos supplémentaire rémunéré soit par une majoration d'au moins 25%, conformément aux prescriptions de la Convention du travail maritime, 2006. Les heures supplémentaires effectuées doivent être enregistrées par le capitaine et le marin doit émarger le registre. Une convention collective peut intervenir de manière non moins favorable aux gens de mer mais pourra autoriser et encadrer le paiement forfaitaire des heures supplémentaires dont le recours est fréquent dans le milieu maritime. A ce jour, la convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB- OGB-L d'autre part du 29 juillet 2014 (déclarée d'obligation générale par le règlement grand-ducal du 21 novembre 2014) n'a pas fait usage de cette possibilité.

Ad art. 3.2.1-11. Cet article introduit la possibilité de déroger aux limites journalières du temps de travail dans des conditions particulières qui y sont énumérées, conformément à la norme A3.2, paragraphe 14, de la Convention du travail maritime, 2006.

Section 2 – Organisation du temps de travail.

Ad art. 3.2.1-12. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.2.1-13. et 3.2.1-14. Ces articles prévoient la tenue d'un tableau réglant l'organisation du travail à bord du navire et d'un registre des heures quotidiennes de travail et de repos des gens de mer.

A l'heure actuelle, le règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 portant transposition de la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté contient un tableau normalisé concernant l'organisation du travail à bord et un modèle de registre des heures de travail ou de repos des marins.

Section 3 – Dispositions finales.

Ad art. 3.2.1-15. Toute disposition contractuelle, tout accord collectif ou toute clause de l'accord qui ne respecterait pas les minima visés au présent titre devront être considérés comme nuls et non-écrits.

Ad art. 3.2.1-16. Cet article est relatif aux sanctions pénales encourues par toute personne qui emploie des marins au-delà des limites maximales de durée de travail fixées ou qui ne respecte pas les dispositions sur la tenue des registres des heures et de l'organisation du travail à bord.



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

Section 1 – Jours fériés légaux.

Ad art. 3.2.2-1. L'article 3.2.2-1 reprend le principe posé par l'article 3.2.1-3, selon lequel chaque marin a droit à un repos correspondant aux jours fériés. La formulation adoptée dans le présent article sous-entend que les jours fériés ne doivent pas forcément être ceux établis à l'article L. 232-2 du Code du travail luxembourgeois. Des précisions sont apportées par l'article 3.2.2-4.

Dans un environnement multiculturel où évoluent des salariés d'origines différentes travaillant sous contrat de travail appliquant des lois différentes, il est utile de définir ce qui doit être entendu par « jours fériés ». Il a été choisi de laisser aux partenaires sociaux le soin de définir les jours fériés afin de tenir compte des impondérables du milieu maritime. A défaut, ce choix revient aux parties au contrat d'engagement maritime qui peuvent ainsi définir au cas par cas quels sont les jours fériés applicables. Enfin, il a été précisé qu'au cas où aucun jour férié n'était choisi, les jours fériés seraient ceux du Luxembourg.

La convention collective de travail sur les conditions de travail des gens de mer conclue entre Fedil Shipping d'une part et LCGB- OGB-L d'autre part du 29 juillet 2014 a repris les jours fixés à l'article L. 232-2 tout en laissant une marge de manœuvre aux parties au contrat d'engagement maritime pour décider quels sont les jours fériés.

Ad art. 3.2.2-2. Cet article signifie que selon si le jour férié tombe un jour ouvrable normalement travaillé ou un jour de repos, il sera comptabilisé soit dans la durée de travail hebdomadaire soit dans la période de repos hebdomadaire. Cet article s'inspire de la formulation de l'article L. 232-4 du Code du travail luxembourgeois.

Ainsi, un jour férié est sans incidence sur le découpage de la semaine entre heures travaillées et de repos.

Ad art. 3.2.2-3. Cet article décrit les conséquences pécuniaires de l'article précédent.

Le paragraphe 1^{er} de cet article correspond à l'hypothèse la plus simple. Le jour férié tombe un jour ouvrable et n'est pas travaillé. Le marin est au repos et a droit à la rémunération qu'il aurait perçue s'il avait travaillé. Dès lors, il reçoit le même salaire que s'il avait travaillé.

Le paragraphe 2 s'inspire de l'article L. 232-6 du Code du travail et dispose que si le jour férié tombe un jour de repos, conformément à l'article 3.2.2-7, le marin, même s'il n'a pas travaillé, aura droit à un jour férié de rechange à prendre à une date ultérieure pour lequel il obtiendra une rémunération pour les heures où il aurait normalement travaillé.

Le paragraphe 3 permet de remplacer le repos compensatoire par un salaire correspondant à la durée du congé si l'octroi d'un tel congé est compromis par les besoins de la navigation.

Ad art. 3.2.2-4. La formulation utilisée au paragraphe 1^{er}, point 1, de l'article 3.2.2-4, reprend celle du principe directeur B2.2.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.



Dans la première hypothèse couverte par cet article, le marin aura travaillé pendant un jour férié mais ce jour férié coïncide avec un jour ouvrable.

Dans ce cas, le marin percevra et aura droit à :

- Un jour de repos supplémentaire sans diminution de salaire, et
- Une majoration des heures effectivement prestées à hauteur d'au moins 25% du tarif normal des heures effectivement prestées pendant ce jour.

La deuxième option, exposée au point 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3.2.2-4, ne doit être choisie que quand les intérêts du voyage le commande. En effet, le temps de repos du marin joue un rôle primordial pour la sécurité du navire et des personnes se trouvant à bord. Les erreurs humaines sont en effet souvent liées à la fatigue de celui qui les commet. Ainsi, est-il toujours préférable de favoriser le repos, à une rémunération supplémentaire.

Cependant, il a voulu être tenu en compte que dans certaines situations, il peut s'avérer impossible d'exempter le marin de son service et de sa présence à bord ou de lui permettre de prendre un congé supplémentaire.

Dans ce cas, le marin aura droit à une indemnisation supplémentaire. Il percevra :

- La rémunération du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour au tarif normal ; plus
- La rémunération des heures effectivement prestées pendant ce jour au tarif horaire normal ; plus
- Une majoration d'au moins 25% du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour.

La majoration d'au moins 25% est plus basse que celle de droit commun pour un salarié qui travaillerait un jour ouvrable, mais elle est conforme aux exigences posées par la Convention du travail maritime, 2006. Elle est calquée sur la majoration des heures supplémentaires telles qu'établies par l'ancien article 92, paragraphe 4 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Le paragraphe 2 traite de l'hypothèse où le jour férié travaillé tombe pendant le jour de repos du marin.

Egalement dans ce cas, la prise d'un repos compensatoire est préférable. Cet article a été rédigé en prenant modèle sur l'article L. 232-7, paragraphe 3, du Code du travail.

Dans ce cas, le marin aura le droit soit à :

- La rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées ;
- Un jour de congé compensatoire ;
- Une première majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour férié ;
- Une deuxième majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour de repos,

Soit à :



- La rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées ;
- La rémunération correspondante aux heures effectivement prestées au tarif horaire normal ;
- Une première majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour férié ;
- Une deuxième majoration d'au moins vingt-cinq pourcents du tarif horaire normal des heures effectivement prestées pendant ce jour pour avoir travaillé un jour de repos,

Ad art. 3.2.2-5. Les articles précédents constituent des minima auxquels il peut être dérogé à la hausse.

Ad art. 3.2.2-6. Une sanction pénale a été prévue. Celle-ci est identique à la peine de l'article L. 232-13 du Code du travail.

Section 2 – Repos hebdomadaire.

Ad art. 3.2.2-7. Le premier paragraphe vient préciser l'article 3.2.1-3. Il définit le repos hebdomadaire et laisse le soin aux parties au contrat de choisir le jour auquel il correspond afin de permettre à l'armateur d'effectuer un roulement et maintenir son navire en exploitation constante.

Le deuxième paragraphe est l'équivalent de l'article L. 231-7, paragraphe 1^{er}, du Code du travail, qui permet la récupération du repos hebdomadaire dont le salarié n'aura pas pu jouir.

Le taux de majoration d'au moins 25 pourcents est également calqué sur celui des heures supplémentaires tel qu'issu de l'ancien article 92, paragraphe 4 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. L'octroi d'un repos compensatoire, conformément au paragraphe précédent, entraîne qu'aucun salaire supplémentaire à l'exception de la majoration ne sera payé.

La formulation du paragraphe 3 s'inspire de celle du paragraphe 2, alinéa 1^{er} de l'article L. 231-7 du Code du travail.

Le dernier paragraphe reprend l'article L. 231-8 du Code du travail et rappelle que cet article établit des minima auxquels il peut être dérogé à la hausse.

Ad art. 3.2.2-8. Cet article s'inspire de l'article L. 5544-20 du Code des transports français et est le pendant de l'article 3.2.1-9 appliqué au cas où le repos troublé par des circonstances exceptionnelles est le repos hebdomadaire. L'ancienne formulation du principe posé par cet article ne permettait pas aux marins d'obtenir une compensation pour la perte de son repos dans les circonstances exceptionnelles telles qu'énumérées et dont le capitaine était le seul juge. Le Code des transports français a ajouté un alinéa, selon lequel « *le repos hebdomadaire qui n'a pas été pris est compensé selon les modalités mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 5544-13.* ». Une formulation similaire a été adoptée dans le présent article. Le capitaine doit donc faire en sorte, dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, que tout marin ayant effectué un travail pendant sa période de repos bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate.



Ainsi, la force majeure et les autres circonstances listées ne font perdre au marin que son droit à une majoration de 25% pour les heures travaillées pendant son repos hebdomadaire. Cette solution est traditionnellement admise et faisait déjà l'objet d'une disposition similaire à l'ancien article 92, paragraphe 3, de la loi du 9 novembre 1990 précitée : « *La durée maximale journalière du travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après:*

a) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées; [...] ». Un parallélisme peut également être observé avec l'absence de rémunération des marins pour les opérations de sauvetage du navire sur lequel ils sont occupés, à moins qu'ils n'aient réalisé des prestations exceptionnelles.

Ad art. 3.2.2-9. Les sanctions pénales prévues par cet article en cas d'infractions aux articles de la présente section sont identiques à celles établies par l'article L. 231-13 du Code du travail.

Section 3 – Congés annuels.

Ad art. 3.2.2-10. Le présent article transpose la règle 2.4, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006. Elle pose le principe que tous les gens de mer qui travaillent sur un navire battant pavillon luxembourgeois, quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime, a droit à des congés annuels.

Sous-section 1 – Calcul des droits.

Ad art. 3.2.2-11. Cet article pose la base de calcul des droits aux congés payés. Cet article s'inspire des articles L. 233-1 et L. 233-3 du Code du travail.

Ad art. 3.2.2-12. Le premier paragraphe transpose la norme A2.4, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, qui dispose que la base de calcul est au minimum 2,5 jours civils par mois d'emploi. Or, la loi du 9 novembre 1990 précitée prévoyait que les marins avaient droit à 3 jours ouvrables par mois d'embarquement (ancien article 94). Il a été décidé de maintenir ce nombre alors que la Convention du travail maritime, 2006, ne fixe qu'un minimum. La notion de « mois d'embarquement » a été abandonnée dans la mesure où celle-ci n'est pas conforme avec la Convention du travail maritime, 2006. Enfin, le présent article laisse l'opportunité aux partenaires sociaux de définir des conditions plus favorables.

Le deuxième paragraphe définit les jours ouvrables. Il s'agit de tous les jours de la semaine sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés. Cette définition reprend l'article L. 233-5, alinéa 1^{er}, du Code du travail, le dimanche étant le jour de repos hebdomadaire en droit commun. Ainsi, les jours ouvrables coïncident avec les jours ouvrés. Pour prendre une semaine de congés payés, le marin devra donc cumuler six jours ouvrables.

Ad art. 3.2.2-13. La norme A2.4 de la Convention du travail maritime, 2006, laisse aux États parties le soin de définir le mode de calcul de la période de service. Le principe directeur B2.4.1, paragraphes 1^{er} et 2, donne par la suite des indications sur ce qui peut être pris en compte pour la période de service. Ces deux principes directeurs ont été transposés par l'article 3.2.2-13.



Ainsi, la période de service est-elle la base sur laquelle le droit à des jours de congés annuels est cumulé.

Les périodes pour lesquelles le marin était au service de l'armateur en dehors du contrat d'engagement maritime et les absences justifiées du marin, en raison de formation professionnelle agréée, ou d'incapacité de travail causée par la maladie, un accident ou le congé maternité du marin sont comptabilisées dans la période de service et donne droit aux congés payés.

Ad art. 3.2.2-14. Cet article transpose la norme A2.4, paragraphe 2, dernière phrase et partiellement le principe directeur B2.4.1, paragraphe 4. Le point d) n'a pas été repris dans la mesure où il semble logique que le congé compensatoire ne soit pas considéré comme un jour de congé annuel. En effet, le congé compensatoire trouve sa cause dans des circonstances complètement différentes que l'article sur le congé annuel, comme son nom l'indique.

Ad art. 3.2.2-15. Cet article reprend la formulation du principe directeur B2.4.1, paragraphe 3.

Ad art. 3.2.2-16. Cet article permet la création d'autres congés au marin par voie réglementaire.

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

Ad art. 3.2.2-17. Cet article transpose le principe directeur B2.4.2, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006. Il diffère de la pratique du droit commun établie par l'article L. 233-10 du Code du travail, qui prévoit que le congé est fixé en principe selon le désir du salarié, à moins que les besoins du service et les désirs justifiés d'autres salariés ne s'y opposent. Cette différence s'explique par la nature de l'activité maritime.

Ad art. 3.2.2-18. Le premier paragraphe de cet article transpose le principe directeur B2.4.2, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. Il reprend la notion du lieu où le marin a des attaches effectives telles que définies dans l'article 3.1.2-27 sur le rapatriement.

Le second paragraphe transpose le paragraphe 3 du même principe directeur. Ce principe se trouvait déjà dans l'article 10 de la convention n°146 de l'OIT.

Ad art. 3.2.2-19. Cet article transpose le principe directeur B2.4.3, paragraphe 2, et s'inspire de l'article L. 233-8 du Code du travail.

Ad art. 3.2.2-20. Cet article rappelle l'objectif de ce chapitre qui n'est pas uniquement de s'assurer que le marin ait le droit de prendre des congés annuels mais que ceux-ci soient effectivement pris, au minimum une fois par an. La deuxième phrase de cet article transpose le principe directeur B2.4.3 paragraphe 1^{er}. Le cumul nécessitera l'accord des parties et de respecter les conditions qui seront fixées par règlement grand-ducal. Il ne peut avoir lieu que si le marin en prend l'initiative.

Ad art. 3.2.2-21. L'interdiction mise en place par cet article vient soutenir l'objectif d'obliger les gens de mer à prendre effectivement leurs congés. Il leur est interdit de transformer les jours



de congés non pris en rémunération supplémentaire sauf en fin de contrat. Cette interdiction est issue de la norme A2.4, paragraphe 3.

Ad art. 3.2.2-22. La sanction des infractions aux articles précédents est celle de droit commun, telle qu'établie à l'article L. 233-20 du Code du travail.

Section 4 – Congé parental.

Ad art. 3.2.2-23. L'article 3.2.2-23 permet aux gens de mer de pouvoir bénéficier d'un congé parental équivalent à celui des travailleurs à terre. Un renvoi exprès est effectué vers les dispositions de droit commun contenues dans le Code du travail. L'octroi d'un congé parental est particulièrement important pour les gens de mer qui sont susceptibles d'être en mer, coupés de leur famille, pendant des mois. Une femme marin pourra utiliser son congé parental pour prolonger son congé maternité et continuer à allaiter son enfant si elle le souhaite. Un homme marin pourra prendre une plus grande part dans l'éducation de ses enfants. Néanmoins, les gens de mer ne peuvent prendre un congé parental qui aurait pour effet de diminuer le temps de travail hebdomadaire pour des raisons pratiques évidentes. De même, si le marin de sexe masculin veut bénéficier du premier congé parental, il lui faudra attendre d'arriver dans un port pour pouvoir être débarqué et remplacé utilement à bord. Il est en effet difficile d'anticiper précisément le début du premier congé parental et les coûts et les charges administratives engendrés par un rapatriement quand le marin se trouve en mer (affrètement d'hélicoptère, etc.) sont disproportionnés par rapport à l'avantage tiré par le marin de pouvoir bénéficier du premier congé parental à une date fixe. Compte tenu des circonstances particulières du secteur maritime, il a semblé préférable d'introduire de la flexibilité en ce qui concerne la date à laquelle le premier congé parental peut débiter.

Chapitre 3 – Les salaires.

Ad art. 3.2.3-1. Cet article fait une différence entre les gens de mer engagés sur base d'un contrat de droit luxembourgeois et les autres. Pour ces derniers, certaines prescriptions minimales et notamment celles de la Convention du travail maritime, 2006, doivent leur être appliquées, sauf dispositions plus favorables de la loi choisie pour leur contrat. Cette différence est reprise par l'article 3.2.3-14 pour les salaires minima.

L'application obligatoire de ces minima s'explique par le fait que le paiement régulier et intégral du salaire dû et l'indication détaillée de sa composition au marin est une obligation majeure de l'armateur. Le respect de cette obligation est sujet à inspection par l'État du pavillon pour tous les navires et il entre également en ligne de compte dans la certification des navires qui y sont soumis et est sujet, potentiellement, à inspection par l'État du port.

Section 1 – Définitions particulières.

Ad art. 3.2.3-2. Cet article reprend les définitions posées par le principe directeur B2.2.1 paragraphe 1^{er}, et n'appelle pas de commentaires particuliers.



Section 2 – Droit à la rémunération.

Ad art. 3.2.3-3. L'obligation fondamentale de l'armateur envers les gens de mer consiste à leur payer leurs salaires. Cette obligation n'était précédemment pas expressément contenue dans les conventions internationales de l'OIT, même si le sujet était évoqué. La règle 2.2 et la norme A2.2.1 de la Convention du travail maritime, 2006, constituent à ce titre des textes nouveaux. L'article 3.2.3-3 précise qu'au minimum les salaires doivent être payés mensuellement. Il s'agit d'une mesure minimale obligatoire de la Convention du travail maritime, 2006 (norme A2.2 paragraphe 1^{er}). Un intervalle plus court peut être prévu conventionnellement et par dérogation au contrat d'engagement maritime, le marin peut obtenir un versement partiel de son salaire avant la fin du mois. La convention collective précitée du 29 juillet 2014 ne s'est pas prononcée sur les modalités de paiement des salaires.

Ad art. 3.2.3-4. Cet article renvoie au droit commun (article 2277 du Code civil) en ce qui concerne la prescription du paiement des salaires et n'appelle donc pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.2.3-5. Cet article transpose la norme A2.2, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, qui dispose que les gens de mer ont droit à un relevé mensuel indiquant les paiements dus et effectués, y compris le salaire et tous autres émoluments, ainsi que le taux de change appliqué si la monnaie de paiement n'est pas celle qui avait été convenue.

Ad art. 3.2.3-6. Cet article prend en compte une des particularités du travail maritime à savoir que le marin va vivre séparé de sa famille pendant une période plus ou moins longue, avec un accès parfois difficile à sa banque. Pour continuer à subvenir aux besoins de sa famille, le marin peut demander à l'armateur de verser tout ou partie de son salaire directement et sans retard aux membres de sa famille qu'il aura désignés.

Ad art. 3.2.3-7. Cet article prescrit conformément à ce qui est requis par la norme A2.2 paragraphe 5 quels taux doivent être appliqués aux commissions prélevées au titre des transferts et taux de change pour être considérés comme raisonnables.

Ad art. 3.2.3-8. Conformément à l'article 3.1.2-66, seuls la perte, le naufrage et l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés entraînent la possibilité pour l'armateur ou le marin de mettre fin au contrat d'engagement maritime sans préavis. Il s'agit en effet de cas où le navire ne sera plus exploité et ne fera pas l'objet de réparations. L'article 3.2.3-8 vise l'innavigabilité du navire sans précision de sa gravité. Donc en cas d'innavigabilité du navire à laquelle l'armateur peut remédier ou en cas d'absence de décision de mettre fin au contrat d'engagement maritime, le marin continue à avoir droit au paiement de son salaire. Dans le cas de la capture du navire, l'armateur doit continuer de payer les salaires jusqu'à ce qu'une résiliation du contrat d'engagement maritime intervienne.

Ad art. 3.2.3-9. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.



Section 3 – Calcul et paiement.

Ad art. 3.2.3-10. Cet article renvoie au mode de calcul des suppléments de salaires pour heures supplémentaires prévus à l'article 3.1.2-9.

Ad art. 3.2.3-11. Cet article encadre la possibilité de rémunérer les gens de mer forfaitairement afin notamment de vérifier que les prescriptions sur le paiement forfaitaire des heures supplémentaires et celles sur le salaire minimal sont respectées. Il est rappelé que le paiement forfaitaire des heures supplémentaires ne peut être effectué que si une convention collective le permet.

Ad art. 3.2.3-12. Cet article rappelle à l'armateur et aux partenaires sociaux les principes fondamentaux applicables aux contrats d'engagement maritime figurant au principe directeur B 2.2.2, paragraphe 4.

Ad art. 3.2.3-13. Une sanction administrative est prévue au présent article afin d'inciter les armateurs à ne pas retarder indûment le paiement des salaires des gens de mer.

Section 4 – Salaires minima.

Ad art. 3.2.3-14. La libre négociation des salaires est dans notre système juridique un principe fondamental du droit du travail, que seul le législateur peut limiter. Toutefois, les dispositions relatives au salaire social minimum permettent d'assurer aux salariés dont les rémunérations sont les plus faibles la garantie de leur pouvoir d'achat et une participation au développement économique de la nation. A ce titre, les dispositions relatives au salaire social sont considérées comme étant d'ordre public et ledit salaire doit être obligatoirement payé par tous les employeurs exerçant une activité sur le territoire luxembourgeois.

Or, le travail d'un marin sur un navire ne peut être considéré comme exécuté sur le territoire luxembourgeois (voir les développements supra, commentaire de l'article 3.0.0-3). Il en ressort que l'ensemble des règles d'ordre public social luxembourgeois n'a pas vocation à s'appliquer aux prestations de service qui ne s'exécutent pas au Luxembourg (CJCE, 27 mars 1990, arrêt *Rush Portuguesa* concernant le détachement des travailleurs) et les navigants résidant hors du Luxembourg ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit luxembourgeois. En conséquence, l'ordre public social luxembourgeois ne serait pas violé si le salaire minimum appliqué à un marin venait à être différent (inférieur) de celui pratiqué au Luxembourg.

De plus, compte tenu des conditions économiques et sociales propres au pays où se situe le centre de leurs intérêts matériels et moraux et où ils utiliseront leurs salaires et indemnités, les marins vivant hors de Luxembourg et ceux vivant sur le territoire luxembourgeois se trouvent dans une situation objectivement différente. A ce titre, interrogé sur la constitutionnalité (notamment du principe d'égalité) de la loi fédérale du 23 mars 1989 créant un registre international allemand,



la cour constitutionnelle allemande décida que « *les relations des marins visés et qui travaillent sur des navires allemands servant au trafic maritime international sont toutefois également caractérisées par le fait que ces marins doivent exécuter les mêmes tâches que les marins allemands et ce, sous les mêmes conditions. Cependant, tandis que les marins domiciliés ou avec résidence permanente sur le territoire national doivent subvenir en Allemagne à leurs besoins et ceux de leurs familles, les marins étrangers dépensent la majeure partie de leur paie à l'étranger. Le niveau général de vie et par conséquent, le coût de la vie quotidienne y sont nettement inférieurs à ceux en Allemagne. Les paies versées dans les pays d'origine sont adaptées au niveau de paie habituel dans ces pays et correspondant aux conditions économiques et sociales locales* ». Le principe directeur B2.2.3 paragraphe 2, point b), rappelle également ce principe lorsqu'il énonce que « le niveau des salaires minima devrait être ajusté à l'évolution du coût de la vie et des besoins des gens de mer ».

Pour autant et suivant les prescriptions de la convention du travail maritime, 2006, le niveau minimal de rémunération acceptable est encadré par référence aux standards internationaux et ne pourra être inférieur aux montants fixés par voie de règlement grand-ducal ou par convention collective par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international des gens de mer, et plus spécialement par référence aux normes préconisées par la Fédération internationale des ouvriers du transport et en considération des disparités tenant au coût de la vie entre les zones géographiques d'où proviennent les marins. Le rattachement aux normes préconisées sur ce point par la Fédération internationale des ouvriers du transport est préférable dans la mesure où elles sont plus favorables que celles de l'OIT (telles que visées au principe directeur B2.2.4.1).

Ad art. 3.2.3-15. Etant une des obligations essentielles de l'armateur, sa bonne exécution est soumise à inspection et le cas échéant à certification.

Ad art. 3.2.3-16. Le défaut de se conformer à cette obligation est sanctionné pénalement. L'échelle des peines est la même que celle de l'article L. 222-10 du Code du travail luxembourgeois.

Ad art. 3.2.3-17. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Chapitre 4 - Logement, loisirs, alimentation et service de table.

Section 1 – Logement et loisirs.

Ad art. 3.2.4-1. L'article 3.2.4-1 circonscrit le champ d'application du présent titre en ce qui concerne les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires.

Cet article reprend les conditions d'application du titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006, posées par la règle 3.1, paragraphe 2 dudit titre.

L'article 3.2.4-1 permet d'aménager une phase transitoire, pour les navires existants, alors que certaines normes posées par la présente section auraient des conséquences financières importantes puisqu'elles touchent à la structure même du navire.



Les navires existant au 20 août 2013, date à laquelle la Convention du travail maritime, 2006, est devenue un instrument international contraignant au Luxembourg, doivent continuer à se conformer aux conventions n°92 et n°133 de l'OIT, en ce qui concerne les prescriptions relatives à leur construction et à leur équipement, et doivent offrir et conserver des moyens décents de logement et de loisirs pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, dans une optique de promotion de la santé et du bien-être des gens de mer, conformément à la législation nationale.

Ad art. 3.2.4-2. L'article 3.2.4-2 pose les objectifs de la section 1^{ère} relatifs au logement et aux lieux de loisirs. Il reprend le texte de la règle 3.1, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006. Il s'agit de s'assurer que les gens de mer disposent gratuitement d'un logement et de lieux de loisirs décents.

L'adjectif « *décent* » inclut, si applicables, toutes les normes minimales qui sont développées dans le corps de la présente section et dans le règlement pris pour son exécution, sauf dispositions dérogatoires.

L'importance d'offrir aux gens de mer un logement et des lieux de loisirs décents résulte du caractère particulier de la vie en mer. En effet, les gens de mer travaillent et vivent dans le même espace pendant des périodes pouvant durer plusieurs mois. Le logement et les espaces de loisirs jouent donc un rôle primordial pour la santé, le moral et le bien-être des gens de mer.

Ad art. 3.2.4-3. En vue de répondre aux objectifs posés par l'article 3.2.4-2, l'article 3.2.4-3 introduit l'exigence de remplir des normes minimales qui elles-mêmes feront l'objet d'un règlement grand-ducal.

L'utilisation, à l'article 3.2.4-3, de l'adjectif « *sûrs* » et de l'expression « *exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents* » rappelle que même si la section 1^{ère} concerne le logement et les loisirs des gens de mer, leur sécurité et leur santé doivent toujours rester un des objectifs sous-jacents.

Ces normes minimales porteront sur les six points énumérés à l'article 3.2.4-3 qui correspondent à ceux de la norme A3.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006. Elles reflèteront les prescriptions des paragraphes 6 à 17 de la norme A3.1 et celles des principes directeurs dans la mesure du possible. Il doit être noté que les prescriptions des paragraphes 6 à 17 de la norme A3.1, et celles des principes directeurs ne correspondent pas parfaitement aux six points retenus à l'article 3.2.4-3. Il a été en effet choisi, pour cet article, de transposer littéralement la norme 3.1., paragraphe 4.

Ces normes minimales sont de nature technique et peuvent être très précises (par exemple, la contenance des armoires se trouvant dans les cabines des gens de mer doit être au minimum de 475 litres (point n) de la norme A3.1, paragraphe 9, de la Convention du travail maritime, 2006). En outre, la Convention du travail maritime, 2006, introduit, dans sa norme A3.1, des différenciations en fonction de la jauge du navire ou de sa catégorie (par exemple, navires à passagers), ce qui introduit encore plus de complexité.



De surcroît, les normes minimales fixées sont susceptibles de faire régulièrement l'objet de modifications pour s'adapter aux évolutions technologiques ou encore aux développements de connaissances portant sur l'environnement ou la santé publique.

Un règlement grand-ducal constitue donc le cadre légal le mieux adapté pour développer lesdites normes, tout en conservant une bonne flexibilité.

Le deuxième paragraphe de l'article 3.2.4-3 offre la possibilité au commissaire d'accorder des exemptions uniquement pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200, quand différentes conditions sont remplies. Ce droit d'accorder des exemptions et les conditions dans lesquelles elles peuvent être octroyées sont directement issues de la norme A3.1, paragraphes 20 et 21, de la Convention du travail maritime, 2006.

Cette exemption souligne la difficulté rencontrée d'imposer à différents types de navires le respect de standards, en raison de leurs coûts. La norme A3.1, paragraphe 20, de la Convention du travail maritime précise quels éléments peuvent faire l'objet d'une dérogation ou exemption. Ces éléments seront repris par règlement grand-ducal.

Ad art. 3.2.4-4. L'article 3.2.4-4 oblige les navires à faire l'objet d'inspections qui seront menées soit par des inspecteurs MLC indépendants, agréés par le commissaire, soit par le capitaine du navire ou une autre personne agissant sous son autorité.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 3.2.4-4 traite des inspections par des inspecteurs indépendants. Ces inspections doivent obligatoirement avoir lieu au moment de l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois et en cas de modification substantielle des espaces réservés au logement des gens de mer. Ce premier type de contrôle est imposé par la norme A3.1 paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, pour vérifier la conformité du navire à ses plans.

Ainsi, à chaque obligation imposée aux navires, est associé un devoir de contrôle de l'État du pavillon, conformément aux dispositions de l'article 3.4.0-2 sur les inspections.

Ces inspections devront avoir lieu sur tous les navires sans considération de leur jaugeage.

Le paragraphe 2 de l'article 3.2.4-4 attribue au capitaine du navire ou à toute personne à laquelle le capitaine aurait délégué cette fonction, la mission de veiller au bon état d'entretien et de propreté des logements et que ceux-ci soient habitables. La fréquence entre deux contrôles a été arrêtée à un maximum de sept jours. Cet intervalle répond aux exigences de la norme A3.1, paragraphe 18, de la Convention du travail maritime, 2006, qui requiert des « inspections fréquentes » et de la norme A3.1 du paragraphe 1^{er}, point b), qui exige que les navires « soient soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes » (emphase ajoutée).

La déclaration de conformité maritime, partie II, devra aussi faire mention de ces inspections.

Ad art. 3.2.4-5. L'article 3.2.4-5 offre la possibilité au commissaire de déroger à certaines normes prescrites pour tenir compte des intérêts des gens de mer ayant des religions ou pratiques sociales différentes. Cet article reprend textuellement la norme A3.1, paragraphe 19.



La norme A3.1, paragraphe 19, de ladite convention quant à elle, s'inspire d'une provision de la convention n°133 de l'OIT.

La souplesse introduite dans cet article est néanmoins restreint dans la mesure où son application ne peut aboutir à ce que les conditions de vie des gens de mer soient détériorées par rapport à celles offertes par le projet de loi et le règlement pris en son exécution

Ad art. 3.2.4-6. Ainsi qu'expliqué précédemment, les prescriptions prévues aux paragraphes 6 à 17 de la norme A3.1 de la Convention du travail maritime, 2006, feront l'objet d'un règlement grand-ducal dans la mesure où elles ont pour objet des prescriptions techniques portant sur :

- Les cabines et autres espaces de logement et de repos ou loisir ;
- Le chauffage et la ventilation ;
- L'éclairage ;
- Le réfectoire ;
- Les installations sanitaires ;
- L'infirmerie ;
- Les installations de blanchisserie.

Néanmoins, la prescription du paragraphe 16 a été reprise à l'article 3.2.4-6 alors que cet article a non seulement pour objet le bien-être des gens de mer à bord du navire mais également la santé publique en général. En effet, une décontamination du navire après son départ d'un port infecté de moustiques prévient la migration d'espèces de moustiques dans d'autres régions du globe et le développement de maladies.

Cet article pourra être complété pour introduire des règles spéciales en fonction du type de moustiques, des zones de navigation etc.

Ad art. 3.2.4-7. L'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée était rédigé de la manière suivante :

« Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros »

L'article 3.2.4-7 a donc pour objectif d'introduire une peine d'emprisonnement et d'augmenter le maximum de la peine d'amende.

Section 2 – Alimentation et service de table.

Cette section 2 consolide et modernise les prescriptions et recommandations issues des conventions n°68 et n°69 de l'OIT.

Ad art. 3.2.4-8. L'objectif principal de la section 2 est établi à l'article 3.2.4-8, à savoir s'assurer que les gens de mer aient une alimentation de bonne qualité, y compris de l'eau potable, servies



dans des conditions d'hygiène réglementées, adaptée aux caractéristiques du voyage et respectant les appartenances culturelles et religieuses des gens de mer.

La formulation de l'article 3.2.4-8 reprend celle de la règle 3.2, paragraphe 1^{er}, et de la norme A3.2, paragraphe 2, point a) de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.2.4-9. L'article 3.2.4-9 oblige les armateurs à nourrir gratuitement les gens de mer à leur service jusqu'à la fin de leur engagement. Afin de garantir la complète gratuité du logement et de la nourriture dans gens de mer le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins sera abrogé parallèlement à l'adoption de la présente loi.

Cet article reprend le deuxième paragraphe de la règle 3.2, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.2.4-10. L'article 3.2.4-10 pose des normes minimales qui doivent être respectées pour que l'objectif de la section 2 soit rempli.

Le point 1 prescrit que l'approvisionnement doit être de qualité et en quantité suffisante et doit prendre en compte les particularités des habitudes alimentaires des gens de mer embarqués.

Le point 2 a pour objet l'aménagement et l'équipement du service de cuisine et de table. Sa formulation correspond à celle de la norme A3.2, paragraphe 2, point b) de la Convention du travail maritime, 2006.

L'objectif du point 3 est de s'assurer que le personnel de cuisine et de table, en général, ait reçu une formation adéquate. Les règles particulières quant aux cuisiniers sont développées à l'article 3.2.4-11.

Ad art. 3.2.4-11. L'article 3.2.4-11 aborde le deuxième objectif de la section 2 : la réglementation du statut de cuisinier à bord d'un navire, en posant les conditions d'âge, de compétence, de qualifications et de formation.

Le paragraphe 1^{er} incorpore la règle 3.2 paragraphe 3 et la norme A3.2., paragraphe 3, de la convention du travail maritime dont les formulations sont très proches. Il répond à l'obligation de mettre en place des critères nationaux pour la reconnaissance de la qualification, la formation et les compétences d'un cuisinier. En effet, la norme A3.2., paragraphe 3, renvoie expressément aux dispositions de la législation de chaque État membre.

Ces dispositions sont traitées au paragraphe 2, deuxièmement. Un cuisinier voulant exercer à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois devra avoir reçu un certificat attestant de la réussite à une formation spécifique ou un certificat reçu en application de la convention n°69 de l'OIT sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946. La possibilité de reconnaître les certificats reçus en application de la convention n°69 de l'OIT est prévue par le principe directeur B3.2.2, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.



Une procédure de reconnaissance du certificat par le commissaire sera obligatoire. La formation suivie en matière d'aptitude à faire la cuisine, d'hygiène personnelle et alimentaire, de stockage des vivres et de gestion des stocks et de protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table devra de toute manière faire l'objet d'un agrément ou d'une reconnaissance spéciale de la part du commissaire, en application du paragraphe 3 de l'article 3.2.4-11.

Le problème sous-jacent est que, compte-tenu de la multiplicité de nationalités à bord d'un navire et de leurs origines différentes, les formations et qualifications reçues émaneront également d'institutions différentes dont les critères d'octroi d'un certificat pourront varier, si un certificat est attribué. En mettant en place une procédure de reconnaissance ou d'agrément des formations et des certificats, l'État luxembourgeois homogénéise les certificats et formations par le biais des critères d'homologation, tout en gardant un certain degré de flexibilité.

Les certificats émanant d'autres États parties à la Convention du travail maritime, 2006, ou à la Convention n°69 de l'OIT bénéficient d'une reconnaissance simplifiée, puisqu'il est sous-entendu qu'ils répondent déjà à des critères équivalents aux conditions de certification luxembourgeoise.

Les autres critères posés sont une condition d'âge, qui est imposée par la norme A3.2., paragraphe 8, de la Convention du travail maritime, 2006, et d'expérience minimale, qui est prévue par le principe directeur B3.2.2, paragraphe 1, point a), de ladite convention. Ce principe directeur propose aux États membres de subordonner l'obtention du certificat de capacité à une obligation de service en mer, dont la durée est fixée par chaque État membre et qui peut varier en fonction de la qualification ou de l'expérience pertinente du demandeur. Il est proposé de faire de cette condition d'expérience préalable un critère indépendant en vue de l'engagement de cuisiniers. La durée minimale est fixée à un mois, qui est suffisamment courte pour ne pas défavoriser les demandeurs et qui permet de s'assurer d'un apprentissage suffisant.

Le paragraphe 4 de l'article 3.2.4-11 introduit une dérogation à l'obligation d'avoir un certificat pour pouvoir exercer la profession de cuisinier à bord d'un navire. Les critères de cette dérogation seront fixés par voie réglementaire afin de pouvoir les modifier plus aisément. Cette dérogation n'existe pas dans la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.2.4-12. L'article 3.2.4-12 introduit un régime de dérogation pour les navires dont l'effectif minimal est inférieur à dix marins. Ces navires qui ont un équipage restreint peuvent se voir autoriser à ne pas employer un cuisinier qualifié par le commissaire sous condition que le préposé aux repas soit tout de même formé sur les matières d'hygiène alimentaire et personnelle et sur la manipulation et le stockages des denrées. Cette formation minimale a pour but d'éviter des problèmes sanitaires.

Cet article reprend la formulation de la norme A3.2, paragraphe 5, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.2.4-13. L'article 3.2.4-13 met en place une autre dérogation applicable en cas d'« *extrême nécessité* » et pour une période limitée. A nouveau, le cuisinier non qualifié devra avoir suivi une formation en matière d'hygiène alimentaire et personnelle et en manipulation et le stockage des denrées.



Cet article reprend la formulation de la norme A3.2., paragraphe 6, de la Convention du travail maritime, 2006. Il procure une grande flexibilité au commissaire qui décidera si les circonstances encadrant la demande de dispense relèvent d'une « *extrême nécessité* ».

Ad art. 3.2.4-14. L'article 3.2.4-14 va au-delà du principe directeur B3.2.1., paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. En effet, l'article 3.2.4-14 ne limite pas les domaines dans lesquels le commissaire peut émettre des recommandations alors que le principe directeur B3.2.1., paragraphe 2, énumère trois objectifs spécifiques, à savoir, le gaspillage des vivres, le maintien d'un niveau adéquat d'hygiène et l'organisation optimale du travail.

Ad art. 3.2.4-15. L'article 3.2.4-15 instaure un système d'inspection interne dont la fréquence ne doit pas excéder sept jours concernant, l'approvisionnement en vivres et en eau potable, les locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable, la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Cet article, qui reprend principalement la norme A3.2., paragraphe 7, de la Convention du travail maritime, 2006, impose en outre que les inspections prescrites fassent l'objet de rapports écrits. Un parallélisme peut être tiré avec l'article 3.2.4-4., paragraphe 2.

Il est également rappelé que le pouvoir de contrôle et de certification de l'État du pavillon inclut l'alimentation et le service de table et que la déclaration de conformité du travail maritime, partie II, doit comprendre ces éléments pour pouvoir s'assurer du respect permanent aux prescriptions du présent chapitre.

Ad art. 3.2.4-16. L'article 3.2.4-16 prévoit plusieurs infractions. L'ancien article 126 prévoyait que « *les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementaires du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros* » L'article 3.2.4-16 sanctionne plus lourdement les infractions aux provisions sur la restauration et le service à table que précédemment.

D'une part, les infractions aux articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10 et à 3.2.4-15, relatives principalement à l'obligation de l'armateur de fournir gratuitement des vivres et de l'eau à bord de qualité et en quantité suffisante, sont punies aussi sévèrement que les infractions aux articles de la section 1.

D'autre part, si l'armateur ou le capitaine engagent des personnes qui ne répondent pas aux exigences de qualification prévues aux articles 3.2.4-11 par rapport au cuisinier et 3.2.4-12 et 3.2.4-13 par rapport à son remplaçant, ils seront sanctionnés par des peines potentiellement plus lourdes que celles prévues au paragraphe 1^{er}. En outre, le commissaire est autorisé à prendre une sanction administrative vis-à-vis du marin qui exerce la fonction de cuisinier sans remplir les critères de qualification ou de formation requis et sans bénéficier de dérogations.

Pour mémoire, la loi du 14 avril 1992, précitée, sanctionne également le capitaine qui appareille sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants ou des denrées alimentaires ou des boissons non conformes à la législation luxembourgeoise (cf. articles 49 et 50).



Chapitre 5 - Égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

Ad art. 3.2.5-1. Cet article rend applicable aux gens de mer les dispositions du titre IV du Livre II du Code du travail. Une précision est apportée pour pouvoir assimiler le navire à une portion du territoire luxembourgeois aux fins d'applications desdites dispositions.

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

Ad art. 3.2.6-1. Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

TITRE 3 - Protection, soins médicaux et bien-être a bord.

Chapitre 1 - Soins médicaux à bord des navires et à terre.

Ad art. 3.3.1-1. L'article 3.3.1-1 définit l'objet du présent titre à savoir protéger la santé des gens de mer et assurer un accès rapide aux soins médicaux à bord et à terre.

Ces soins médicaux incluent expressément les soins dentaires essentiels. Les soins dentaires étaient indirectement visés dans le cadre du règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires. La dotation médicale, dont les éléments sont non-exhaustivement listés par les dispositions de ce règlement, comprend en effet des mélanges anesthésiques et antiseptiques dentaires, un spéculum dentaire et une sonde dentaire.

L'article 3.3.1-1 délimite également de manière large le champ d'application du présent chapitre. Les obligations des armateurs, en application du présent chapitre 1, concernent tout marin employé à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois, quelle que soit la loi applicable à son contrat, et ce pour toute la durée de son engagement.

Cet article reprend la règle 4.1., paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006.

La norme A.4.1., paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006 se recoupe avec la règle 4.1., paragraphe 1^{er}, de ladite convention et dès lors n'a pas fait l'objet d'une transposition particulière qui aurait été redondante.

Ad art. 3.3.1-2. L'article 3.3.1-2 pose le principe de la gratuité des soins médicaux pour les marins. Ce principe est issu de la règle 4.1, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, il est précisé que ce principe de gratuité s'applique non seulement aux marins se trouvant à bord mais encore aux marins débarqués, en application de la norme A4.1, paragraphe 1^{er}, point d).



L'article 3.3.1-2 n'a pas repris les termes « *en principe* » qui sont utilisés par la règle 4.1, paragraphe 2. Cette suppression a enlevé un degré de souplesse introduit dans la Convention du travail maritime, 2006, mais le principe de gratuité des soins était déjà établi sous le régime de la loi du 9 novembre 1990 précitée. L'ancien article 101 disposait en effet que « *le marin est payé de ses gages et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué* » (emphase ajoutée).

La présente loi applique donc la norme A4.1, paragraphe 1^{er}, point d), de la Convention du travail maritime, 2006, qui, pour sa part, prévoit que « *dans une mesure conforme à la législation et la pratique du Membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé soient fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger* » (emphase ajoutée). Le droit positif luxembourgeois imposant sans restriction la gratuité des soins médicaux et des services de protection de la santé conformément à la législation et à la pratique luxembourgeoise, aucune dérogation ne saurait être introduite au stade de la transposition de la Convention du travail maritime, 2006.

La question de la gratuité des soins est également liée à celle de la responsabilité des armateurs, développée par le chapitre 2 du présent titre.

La deuxième phrase de l'article 3.3.1-2 synthétise la règle 4.1, paragraphe 4, et la norme A4.1 paragraphe 1^{er}, point b) de la Convention du travail maritime, 2006. La norme A4.1, paragraphe 1^{er}, point b) met en effet en œuvre la règle 4.1 de ladite convention. Cette disposition a pour ambition de rapprocher au maximum la situation du marin à celle d'un travailleur à terre, afin qu'un marin ne soit pas moins bien loti qu'un travailleur à terre en ce qui concerne le traitement médical reçu.

L'utilisation de l'expression « *en général* » assouplit néanmoins cette obligation pour tenir compte des circonstances factuelles. Les gens de mer et les travailleurs à terre ne peuvent pas, en effet, bénéficier dans tous les cas du même accès aux soins.

Ad art. 3.3.1-3. L'article 3.3.1-3 impose à l'armateur d'assurer l'accès au marin à un médecin ou dentiste au port d'escale, si possible. Cette obligation est directement issue de la norme A4.1, paragraphe 1^{er}, point c), de la Convention du travail maritime, 2006.

La référence faite à l'accès à un dentiste permet d'insister sur le fait que les soins dentaires sont couverts par le présent chapitre.

Ad art. 3.3.1-4. L'article 3.3.1-4 transpose la norme A4.1, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006. Par cet article, les armateurs se voient également confier la mission de prendre des mesures pour prévenir les maladies et accidents professionnels et d'élaborer des programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Ad art. 3.3.1-5. L'article 3.3.1-5 introduit l'obligation issue de la norme A4.1 paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, d'utiliser un rapport médical en vue de faciliter le traitement des marins par l'échange d'informations médicales entre le navire et la terre, en application du principe directeur B4.1.2 de ladite convention. Le modèle qui sera proposé par voie réglementaire est celui du « *ship master's report form* », annexé à l'*International Medical Guide for*



Ships (cf. projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires).

Par ailleurs, la norme A4.1, paragraphes 3 et 4, points a) et b), de la Convention du travail maritime, 2006, contient des dispositions qui existent déjà en droit luxembourgeois. L'article 3.3.1-5 renvoie donc à la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n°92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution.

Cette loi a pour objet de régler :

- La pharmacie de bord comprenant les médicaments, le matériel médical et les antidotes devant se trouver à bord ;
- L'infirmier de bord pour les navires de plus de 500 tonneaux, et pour laquelle il faut se rapporter également au chapitre I du titre IV du livre 2 ;
- Le médecin de bord pour les navires de cent travailleurs ou plus qui effectue un trajet international de plus de trois jours ;
- La formation des gens de mer portant sur les mesures d'assistance médicale et de secours en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale ;
- La radio-consultation médicale.

Finalement, la loi précitée du 29 avril 2000 légifère également sur les mesures de contrôle du respect de ses dispositions. Le premier contrôle est effectué par le capitaine ou une personne sous son autorité qui doit s'assurer que la dotation médicale est maintenue en bon état, complétée et renouvelée. Le deuxième niveau de contrôle est réalisé par un médecin ou un pharmacien une fois par an. Le médecin ou pharmacien rédige une attestation de contrôle qui fait l'objet d'un contrôle lors de l'inspection périodique du navire, troisième niveau de contrôle.

Le paragraphe 2 de l'article 7 de la loi précitée du 29 avril 2000 renvoie aux dispositions sur les inspections annuelles des anciens articles 67 et 68 de la loi du 9 novembre 1990. Néanmoins, dans la mesure où un système de certification MLC est mis en place par la présente loi, il est proposé de modifier ce renvoi (*cf. infra*).

Ad art. 3.3.1-6. L'article 3.3.1-6 prévoit des sanctions pénales en cas de non-respect des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3.

Ces sanctions sont les mêmes que celles prévues par la loi du 29 avril 2000.

Chapitre 2 - Responsabilité des armateurs.

Le présent chapitre est intitulé de la même manière que la partie de la Convention du travail maritime 2006, qu'il transpose. Ses dispositions sont à analyser comme des obligations légales mises à la charge de l'armateur en raison de l'emploi de gens de mer et même en l'absence de toute faute.



Ad art. 3.3.2-1. L'objectif du chapitre 2 est de s'assurer que les gens de mer sont efficacement protégés contre les conséquences pécuniaires et autres de la maladie et des accidents ayant entraîné des lésions corporelles ou leur décès, survenus en relation avec leur emploi. Les armateurs se voient donc imposer l'obligation, en application de la règle 4.2, paragraphes 1^{er} et 2, de la Convention du travail maritime, 2006, de veiller à ce que les gens de mer reçoivent une assistance et un soutien matériel, qui s'ajoute à celle de prévoir des mesures relatives à la protection de la santé et aux soins à bord et à terre. Cette obligation existe depuis le XIII^{ème} siècle et ne saurait être remise en cause.

Elle couvre le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle le marin est censé avoir été dûment rapatrié ou résultant de leur emploi entre ces deux dates.

Il est rappelé qu'il s'agit d'une obligation légale qui n'est pas liée à une faute de l'armateur. La responsabilité des armateurs est donc basée principalement sur des facteurs temporels, sauf exceptions (cf. par exemple article 3.3.2-5).

Ad art. 3.3.2-2. L'article 3.3.2-2, par lequel la norme A4.2.1, paragraphe 1^{er}, est transposée, précise l'étendue minimale des obligations des armateurs en matière de protection de la santé et des soins médicaux.

Le point 1 met en exergue le fait que l'obligation de l'armateur est avant tout, une obligation financière : la prise en charge des coûts des maladies et accidents. L'expression « *coût de toute maladie et de tout accident* » est générale et englobe toutes les conséquences directes de la maladie ou de l'accident qui sont développés dans les points suivants.

Le point 2 met à la charge de l'armateur les frais médicaux, incluant le traitement médical et la fourniture des médicaments et autre moyens thérapeutiques, la nourriture et le logement du marin. Cette obligation prend fin, conformément audit point et à l'article 3.3.2-4 :

- Lorsque le marin se trouve à son domicile en ce qui concerne l'obligation de l'armateur à supporter les frais de nourriture et de logement uniquement,
- Par la guérison du marin ou la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité, puisque dans ce cas la sécurité sociale du marin et la garantie financière visée au point c) prennent le relais,
- Par l'échéance d'un délai de seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie (cf. article 3.3.2-4),
- Par la prise en charge de la maladie ou de l'accident par un régime d'assurance maladie ou un régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés (cf. article 3.3.2-4).

Le point 3 traite de l'obligation pour les armateurs de prendre une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant, exclusivement, d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. Les amendements de 2014 à la Convention du travail maritime, 2006, approuvés par la conférence à sa cent-troisième session, Genève, 11 juin 2014 (ci-après « *les amendements de 2014* ») apportent des précisions qui sont transposées par règlement grand-ducal. Le terme



« couverture financière » a fait l'objet de débats lors de l'élaboration de la Convention du travail maritime, 2006, alors que certains pays auraient préféré l'emploi du terme « garantie financière ». Ce terme « garantie financière » a néanmoins été repris dans les amendements de 2014. Pour rester fidèle à la Convention du travail maritime, 2006, les termes « couverture financière » ont été repris à ce stade de la transposition. Les deux termes doivent être considérés comme synonymes. L'indemnisation ne peut pas aboutir à une double réparation pour le marin des préjudices subis.

Le point 4 ne pose pas de problème d'interprétation.

Ad art. 3.3.2-3. Cet article traite de la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

En principe, l'armateur reste responsable du paiement des salaires intégraux du marin incapable de travailler suite à une maladie ou à une lésion corporelle. Une convention collective ou un règlement grand-ducal pourra déroger à ce principe en diminuant la responsabilité de l'armateur au paiement d'un salaire partiel à partir du débarquement ou du rapatriement du marin en incapacité de travail.

La responsabilité de l'armateur, à ce titre, est limitée dans le temps. Elle prend fin :

- Avec la guérison du malade ;
- Avec la prise en charge de prestations en espèces par un autre organisme ;
- Par l'échéance d'un délai de seize semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie (cf. article 3.3.2-4).

En droit commun de la sécurité sociale luxembourgeoise, la prise en charge des salaires par l'employeur s'arrête à la fin du mois dans lequel intervient le soixante-dix-septième jour d'incapacité, et varie donc entre la onzième et la quinzième semaine d'incapacité. En application de la norme A4.2.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, la prise en charge directe par les organes de sécurité sociale n'interviendra qu'au bout de la seizième semaine, sauf en cas de consolidation préalable de l'état de santé du marin, en quel cas le marin percevra des rentes auprès de la sécurité sociale luxembourgeoise. Pour mémoire, tous les marins travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois ne sont pas systématiquement soumis au droit luxembourgeois de la sécurité sociale.

Ad art. 3.3.2-4. Cet article transpose les paragraphes 2, 4 et 6 de la norme A4.2.1 ainsi que le principe directeur B4.2.1, paragraphe 2, et permet à l'armateur de limiter sa responsabilité dans le temps.

D'une part, l'obligation de prendre en charge les frais médicaux, de nourriture, de logement ou les frais d'inhumation s'arrête lorsqu'un autre régime d'assurance intervient. Ceci illustre le lien tenu qui existe entre les obligations de l'armateur en matière de soins et la protection sociale dont bénéficient les gens de mer. Si celles-ci ont des finalités différentes puisque les obligations de l'armateur sont liées aux risques professionnels dus à la relation de travail alors que la sécurité sociale a une dimension familiale, incluant les marins mais aussi les personnes à leur charge, leur champ de couverture pourrait se superposer.



D'autre part, l'obligation de prendre en charge les soins médicaux et les salaires sont limités dans le temps, à seize semaines. Le point de départ du délai de seize semaines est le jour de survenance de l'accident ou le début de la maladie.

Ad art. 3.3.2-5. Cet article prévoit trois cas d'exemption totale de responsabilité de l'armateur, conformément à la norme A4.2-1, paragraphe 5.

L'exemption de responsabilité de l'armateur dans l'hypothèse où l'accident n'est pas survenu au service du navire était implicitement incluse dans la loi du 9 novembre 1990 précitée, dans la mesure où le champ d'application de cet article ne visait que les accidents causés par le service. Cette exemption constitue une véritable exception par rapport au principe établi par la règle 4.2, paragraphe 1^{er}. En effet, il ne suffit pas que l'accident survienne pendant l'engagement du marin pour que l'armateur soit dans l'obligation de prendre en charge le coût de sa maladie, mais il doit être causé par le risque lié à l'activité maritime.

Le deuxième cas d'exemption de l'armateur (cas où l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin) existait déjà sous la loi du 9 novembre 1990 précitée, ancien article 101, paragraphe 4. La faute intentionnelle du marin doit être interprétée de manière stricte dans la mesure où les droits individuels des marins sont en cause.

La troisième exemption met à la charge du marin de supporter les conséquences financières des maladies et infirmités antérieures à la date de l'engagement, qu'il a volontairement cachées. Cet article met à la charge du marin les conséquences de sa réticence dolosive. La décision d'engager le marin était en effet viciée par la non-divulgation d'éléments. Cette exemption ne devrait s'appliquer que rarement puisque le marin doit en principe se soumettre à un examen médical, ayant pour objet d'identifier lesdites maladies ou infirmités.

Ad art. 3.3.2-6. Cet article reprend le paragraphe 7 de la norme A4.2.1 et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art 3.3.2-7. Cet article prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. L'échelle des peines adoptées est la même que celle de l'article 3.3.1-6 qui est aussi relatif aux obligations des armateurs par rapport aux soins médicaux et de protection de la santé.

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

Le présent chapitre a pour objet la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des gens de mer au travail et traite des obligations des armateurs, des gens de mer et de l'État luxembourgeois en tant qu'État du pavillon. Il pose des principes généraux concernant la prévention des risques professionnels et la protection de la sécurité et de la santé à bord des navires battant pavillon luxembourgeois, l'élimination des facteurs de risque et d'accident, l'information, la consultation, la participation équilibrée des armateurs et des gens de mer, la formation des gens de mer et de leurs représentants. La bonne exécution des obligations résultant du présent chapitre font l'objet d'un contrôle lors des inspections de l'État du pavillon.



Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 - Obligations générales des armateurs.

L'armateur est le principal responsable de la sécurité et de la santé de tous les gens de mer à bord des navires.

Ad art. 3.3.3-1. L'article 3.3.3-1 met à la charge de l'armateur la responsabilité d'assurer la sécurité et la santé des gens de mer. La participation des gens de mer dans les activités liées à la sécurité et à la santé n'est pas susceptible de permettre à l'armateur de déroger à ce principe de responsabilité. Par l'instauration d'un principe de responsabilité pesant sur les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois, l'article transpose le paragraphe 1^{er} de la règle 4.3 de la Convention du travail maritime, 2006. Il constitue également le pendant en droit du travail maritime de l'article L. 312-1 du Code du travail luxembourgeois.

Ad art. 3.3.3-2. Le paragraphe 1^{er} de l'article 3.3.3-2 transpose la norme A4.3, paragraphe 2 b), de la Convention du travail maritime, 2006, en indiquant à l'armateur qu'il doit se conformer aux politiques et programmes applicables en matière de sécurité et santé. Ces matières incluent les dispositions visées à l'article L. 312-2, paragraphe 1^{er}, du Code du travail qui sont reprises dans le présent article et développées par les sous-sections concernant les obligations particulières de l'armateur.

L'élaboration des politiques et programmes applicables en matière de sécurité et de santé se situe sur trois niveaux. Au sommet, on trouve les directives et autres instruments internationaux (par exemple, les recommandations internationales non obligatoires comme le Code OIT « *prévention des accidents à bord des navires de mer et dans les ports* » ou la circulaire 3 MSC/MEPC. 2 « *guidelines on the basic elements of a shipboard occupational health and safety program* »). L'État luxembourgeois va se conformer à ses directives dans la mise en place de politiques et programmes au niveau national. Enfin, chaque armateur va prendre des mesures et établir des programmes et politiques pour chaque navire afin de mettre en œuvre concrètement à bord les politiques adoptées au niveau national et international, tout en veillant à les adapter aux besoins de ses navires et aux nouveautés technologiques.

La règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, demande aux États parties d'adopter une législation en matière de sécurité et de santé à bord en tenant compte des instruments internationaux applicables. En effet, certains sujets abordés par la règle 4.3 et la norme A4.3 de la Convention du travail maritime, 2006, se trouvent également traités par d'autres conventions internationales. Par exemple, concernant la formation des gens de mer, la STCW en vigueur au Luxembourg, contient des dispositions notamment sur la prévention et l'extinction des incendies, la manutention de la cargaison, le fonctionnement des engins de sauvetage, la dispense de soins médicaux d'urgence, sans que cette liste soit limitative. Les prescriptions de la STCW et celles de la Convention du travail maritime, 2006, se recoupent partiellement. Pour ces points, le respect de la STCW va donc emporter conformité à la Convention du travail maritime, 2006 sur base de la norme A4.3, paragraphe 4, de ladite convention, reprise par le dernier paragraphe de l'article 3.3.3-2. Il en va de même de certaines dispositions du Code international de gestion pour



la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM) ou du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) établis par l'OMI. Lors de la rédaction de la Convention du travail maritime, 2006, les délégués étaient d'ailleurs parfaitement conscients des interactions possibles entre le présent chapitre et le Code ISM et du besoin d'éviter de dupliquer le Code ISM ou de faire naître des conflits entre deux clauses potentiellement contradictoires insérées dans les différents instruments. L'armateur qui justifie respecter les conventions avec lesquelles il existe des recoupements avec le présent chapitre sera présumé respecter le présent chapitre pour ces aspects.

Sous-section 2 - Principes généraux.

Ad art. 3.3.3-3. L'adoption de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois requise par la règle 4.3., paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, prend en premier lieu la forme de l'adaptation des principes généraux directeurs mis en place par l'article L. 312-2, paragraphe 2, du Code du travail au secteur maritime. Cet article pose notamment des principes de prévention. L'armateur doit enjoindre le capitaine et les autres gens de mer à éviter tous les risques inutiles pour la santé et la sécurité et les rendre attentifs par rapport à toutes les activités risquant de nuire à leur santé et sécurité à bord. Conformément au principe directeur B 4.3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, les mesures de prévention consistant à supprimer le risque doivent être préférées aux mesures de protection ayant pour objectif d'éviter les effets dommageables lors de la réalisation du risque. Les mesures de protection doivent être utilisées en dernier ressort quand les risques ne peuvent être efficacement prévenus ou éliminés.

Ad art. 3.3.3-4. Les directives visées à l'article précédent sont complétées par l'instruction contenue dans le présent article qui détermine les domaines dans lesquels l'armateur doit prendre des mesures. Il s'agit des domaines listés par le principe directeur B 4.3.1, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006. Le contrôle des mesures prises par l'armateur est effectué lors des inspections MLC.

Ad art. 3.3.3-5. Ce principe est repris du Code du travail luxembourgeois (article L. 312-2, paragraphe 6, première phrase). L'armateur supporte le coût de l'adoption des mesures de sécurité et de protection des gens de mer en matière d'hygiène et de santé à bord, ce qui va dans le sens de la Convention du travail maritime, 2006.

Sous-section 3 - Evaluation des risques.

La présente sous-section s'intéresse à l'obligation de l'armateur d'évaluer les risques concernant la sécurité et la santé à bord de ses navires. Cette obligation découle de la norme A4.3, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006, visée par la règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Elle permet en effet d'élaborer et d'adopter des mesures et programmes de sécurité et de santé au travail à bord adéquates, mais également de prendre des mesures de précaution afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, et d'améliorer constamment le degré de protection des gens de mer. Cette obligation fait l'objet d'une inspection de la part de l'État du pavillon.



Ad art. 3.3.3-6. Dans le cadre de son obligation d'évaluation des risques, l'armateur doit tout d'abord tenir une liste des accidents du travail ayant entraîné pour les gens de mer une incapacité de travail supérieure à trois jours et établir un rapport qu'il communique au commissaire. Cette obligation est identique à celle de l'employeur issue de l'article L. 312-5, paragraphe 1^{er}, points 3 et 4, du Code du travail.

Ad art. 3.3.3-7. Dans un deuxième temps, l'armateur doit procéder à une évaluation des risques compte tenu de la nature des activités du navire. Cette obligation existe également en droit commun du travail. Elle est alors à la charge de l'employeur conformément aux articles L. 312-2 et L. 312-5 du Code du travail.

Cette évaluation doit tenir compte des facteurs propres au travail à bord d'un navire listés par le principe directeur B 4.3.1, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, et des statistiques concernant son navire et celles émanant du Commissariat aux affaires maritimes en application de la norme A4.3, paragraphe 8, de la Convention du travail maritime, 2006.

Suite à cette évaluation, l'armateur doit adapter les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 ainsi que les méthodes de travail. Une obligation équivalente pour l'employeur est prévue par l'article L. 312-2, paragraphe 4, point 1, du Code du travail. L'armateur doit être vigilant dans son évaluation aux particularités que présentent certains gens de mer. Les femmes enceintes ne devront, par exemple, pas être exposées à des agents qui présentent un risque pour l'enfant.

Ad art. 3.3.3-8. Les obligations de l'armateur issues de cette sous-section pourront être complétées par règlement grand-ducal.

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

Les articles de la présente sous-section participent à la mise en application effective des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent pavillon luxembourgeois et à l'élaboration et l'amélioration des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles et à la protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, qui sont visées par la norme A4.3, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006 à laquelle renvoie la règle 4.3 de la Convention du travail maritime, 2006. Ils mettent en place un système de représentation des gens de mer qui participent ainsi à l'élaboration des mesures protectives et à la surveillance de leur application effective à bord. La présente sous-section instaure un cadre de proximité afin d'encourager les gens de mer à signaler toutes les situations et activités qui présentent des risques pour la sécurité et la santé.

Ad art. 3.3.3-9. A bord du navire, la mission de mettre en application effective des mesures prises sur base des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé à bord est confiée au capitaine ou à une autre personne qu'il désignera en fonction de ses capacités ou les deux. Cet article transpose ainsi les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 2006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1^{er}, du Code du travail. Il présente néanmoins une différence avec ce dernier en ce que contrairement au Code du travail qui



prévoit que les « salariés désignés » sont nommés par l'employeur, les gens de mer désignés le sont par le capitaine. Il est en outre précisé que l'armateur ne doit pas pouvoir se décharger de sa responsabilité par l'intervention des gens de mer désignés. Le paragraphe 2 précise les pouvoirs des gens de mer désignés dans le cadre de leur mission d'inspection, mettant en œuvre le recueil de directives pratiques du BIT intitulé *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports* de 1996, mis à jour (*cf. supra*).

Ad art. 3.3.3-10. L'obligation pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus d'avoir un comité de sécurité est issue de la norme A4.3, paragraphe 2, point d) de la Convention du travail maritime, 2006. Néanmoins, la Convention du travail maritime, 2006 n'encadre pas précisément le rôle de ce comité. Le présent article tient donc compte du recueil de directives pratiques du BIT de 1996 ci-dessus mentionné, mis à jour, pour établir les missions de ce comité, ainsi que recommandé par le principe directeur B 4.3.1 de la Convention du travail maritime, 2006. L'énumération des missions du comité de sécurité ne présente pas d'exhaustivité et constitue un cadre général qui pourra être complété par règlement grand-ducal.

Le comité est composé des gens de mer désignés et de représentants des gens de mer, conformément au principe directeur B 4.3.7, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006. Un règlement grand-ducal pourra préciser sa composition pour tenir compte des directives internationales applicables en la matière et notamment les directives pratiques du BIT, ci-dessus mentionnées qui préconisent que le comité comprenne des officiers et des membres de l'équipage élus de manière à assurer une représentation équilibrée des divers services et fonctions à bord. L'effectif du comité dépendra également du nombre de gens de mer se trouvant à bord (*cf. art. 3.3.3-12, paragraphe 5*).

Le troisième paragraphe de l'article 3.3.3-10 reprend le paragraphe 3 de l'article L. 312-7 du Code du travail. En l'absence de délégués à la sécurité, le comité de sécurité est autorisé à demander à l'armateur de prendre des mesures plus protectrices, à la suite de son analyse menée sur base du paragraphe 2 du même article.

Le quatrième paragraphe a pour objectif de permettre au comité de sécurité de saisir le commissaire s'il relève des manquements en matière de sécurité et de santé au travail à bord pour lesquels l'armateur refuserait de remédier.

Ad art. 3.3.3-11. S'inspirant de l'article L. 312-2, paragraphe 4, point 4, et de l'article L. 312-7, paragraphes 1^{er} et 2, du Code du travail, cet article traite de l'obligation des armateurs de consulter le comité de sécurité ou autres représentants des gens de mer ou à défaut directement les gens de mer dans trois cas :

- Pour les actions prises pouvant avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;
- Pour les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-14 et 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ;
- Pour la mise en œuvre des formations des gens de mer.

Ad art. 3.3.3-12. Cet article reprend les dispositions de l'article L. 312-7, paragraphes 4 et 5 et de l'article L. 312-3 paragraphes 2 et 5 du Code du travail. Il pose des principes généraux qui pourront être complétés par règlement grand-ducal.



Sous-section 5 - Information des gens de mer.

Ad art. 3.3.3-13. L'armateur doit veiller à ce que tous les gens de mer avant de prendre leurs fonctions reçoivent une instruction sur les risques liés à leur travail et à l'environnement à bord. L'armateur a ensuite pour obligation de maintenir les gens de mer informés des risques qu'ils encourent de manière continue. Le contenu de l'information varie en fonction du type de navires sur lesquels les gens de mer évoluent. Il doit au moins traiter :

- des risques pour la sécurité et la santé à bord et les programmes et activités de protection et de prévention à bord: cette information est similaire à celle visée à l'article L. 312-6, paragraphe 1^{er}, point 1, du Code du travail. Il est néanmoins précisé en outre que l'armateur doit spécifier quels sont risques particuliers éventuels.

- les niveaux d'exposition aux facteurs ambiants potentiellement nocifs : le principe directeur B 4.3.7, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, stipule que des sessions d'information sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques doivent être organisées afin que les gens de mer, armateurs et organismes compétents puissent prendre une part active dans la mise en œuvre des programmes de protection et de prévention. Ainsi, l'information des gens de mer sur les niveaux d'exposition aux facteurs ambiants potentiellement nocifs est-elle un préliminaire obligatoire pour permettre aux gens de mer sinon à leurs représentants de participer à la mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail. Les informations spécifiques concernant les dangers pour la santé associés au bruit et aux vibrations sont recommandées par les principes directeurs B 4.3.2., paragraphe 2, point a), et B 4.3.3., paragraphe 2, point a) de la Convention du travail maritime, 2006.

Conformément au principe directeur B 4.3.9 de la Convention du travail maritime, 2006, les armateurs devront veiller à ce que les informations soient accessibles et comprises par les gens de mer. Il pourra employer différents supports dont la liste pourra encore être complétée par règlement grand-ducal.

Le dernier paragraphe renvoie à l'article L. 334-1 du Code du travail par rapport à l'information spéciale de la femme enceinte

Ad art. 3.3.3-14. Les membres du comité de sécurité ou au moins les gens de mer désignés, pour participer à la mise en œuvre des programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et pour remplir au mieux leurs fonctions, doivent avoir connaissance de l'existence d'accidents, de lésions et de maladies professionnels, des rapports émis et des résultats des évaluations des risques effectuées.

L'article 3.3.3-14 s'inspire dans sa rédaction de l'article L. 312-6, paragraphe 3 du Code du travail et complète la mise en œuvre du principe directeur B 4.3.7, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006.

Sous-section 6 - Formation des gens de mer.



La formation et l'instruction des gens de mer est visée par la norme A4.3 paragraphe 1^{er}, point a), de la Convention du travail maritime, 2006, à laquelle renvoie la règle 4.3 de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.3.3-15. L'armateur a pour obligation de s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord. Cette formation doit être adaptée au poste de travail et à la dangerosité liée aux fonctions de chaque marin mais aussi aux navires, à l'équipement utilisé, aux méthodes de travail et aux langues pratiquées à bord, ainsi que recommandé par le principe directeur B 4.3.9, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006. Elle doit être renouvelée périodiquement et répétée quand une modification intervient dans le cadre de travail du marin. Une obligation équivalente repose sur l'employeur en droit commun du travail sur base de l'article L. 312-8, paragraphes 1^{er} et 5, du Code du Travail.

Ad art. 3.3.3-16. Cet article, s'inspirant de l'article L. 312-8, paragraphes 3 et 4, du Code du travail, prévoit que les gens de mer désignés à la sécurité et à la santé au travail à bord du navire suivent des formations adaptées de manière périodique pour pouvoir remplir au mieux leurs missions.

Ad art. 3.3.3-17. Cet article reprend les dispositions de l'article L. 312-8, paragraphe 7, du Code du travail, le paragraphe 2 faisant un rappel vers l'article 3.2.2-13, alinéa 2, point 1.

Ad art. 3.3.3-18. Pour compléter les dispositions de la présente sous-section et pour pleinement satisfaire aux obligations mises à la charge de l'État du pavillon par la règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006, un règlement grand-ducal pourra être pris, si besoin est.

Sous-section 7 - Autres mesures de précaution.

La sous-section 7 transpose la norme A4.3, paragraphe 1^{er}, point b), de la Convention du travail maritime, 2006, en mettant à la charge de l'armateur l'obligation de prendre des mesures de précaution raisonnables pour réduire et prévenir les risques de lésions et de maladies professionnelles à bord de ses navires. Par ce biais, la sous-section 7 participe également à la transposition de la règle 4.3, paragraphe 3, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.3.3-19. Cet article impose de manière générale à l'armateur de se doter de mesures de précautions raisonnables afin de limiter les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles. Cet article est complété par les articles suivants, qui disposent de mesures particulières. Il trouve son équivalent en droit commun du travail dans l'article L. 312-5, paragraphe 1^{er}, point 2, du Code du travail.

Ad art. 3.3.3-20. L'article 3.3.3-20 détaille des domaines spécifiques dans lesquels l'armateur doit prendre des mesures de précaution :

- l'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et des produits chimiques ;
- l'utilisation des machines et équipements à bord.



Pour ce deuxième point, il est rappelé que l'article 11 de la convention n° 119 sur la protection des machines, 1963, est applicable.

Ad art. 3.3.3-21. L'armateur assume l'obligation, équivalente à celle de l'employeur selon le droit commun du travail (art. L. 312-5, paragraphe 1^{er}, point 2 du Code du travail) de mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat, incluant le matériel de protection de l'ouïe et contre les vibrations, visé par les principes directeurs B 4.3.2, paragraphe 2, point b) et B4.3.3, paragraphe 2, point b) de la Convention du travail maritime, 2006. Ce matériel et les autres dispositifs de prévention devront être accompagnés des informations utiles pour leur bonne utilisation, en application du principe directeur B 4.3.4, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, 2006.

Ad art. 3.3.3-22. Cet article ne présente pas de commentaires particuliers.

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

Ad art. 3.3.3-23. Parallèlement à la responsabilité de l'armateur, et sans que sa responsabilité soit amoindrie, les gens de mer et notamment le capitaine supportent la charge au quotidien de veiller à leur propre sécurité et celle des autres. Ils peuvent exercer leur droit de retrait en cas de danger grave et immédiat, sans encourir de sanctions. La formulation de cet article est partiellement inspirée de l'article L. 313-1 du Code du travail.

Ad art. 3.3.3-24. La norme A4.3, paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006, impose au législateur d'indiquer aux gens de mer qu'ils ont l'obligation de « se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ». Ceci rappelé, l'article 3.3.3-24 complète les obligations particulières des gens de mer en reprenant celles prévues par l'article L. 313-1 du Code du travail. Le dernier point renvoie à l'obligation des gens de mer de prendre une part active dans la signalisation des risques pour la santé et la sécurité que peuvent présenter certaines activités ou situations de travail, afin que celle-ci soit prise en considération et corriger le cas échéant.

Ad art. 3.3.3-25. Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Section 3 - Obligations de l'État du pavillon.

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

Ad art. 3.3.3-26. La présente loi forme la base légale pour l'élaboration de normes nationales relatives à protection de la sécurité et de la santé au travail et de prévention des accidents. Les règles spécifiques seront prises par règlement grand-ducal.



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

Ad art. 3.3.3-27. Cet article prévoit une coopération entre l'État du pavillon et les armateurs en vue d'organiser des campagnes d'information des gens de mer sur les risques rencontrés lors du travail à bord. La norme A4.3, paragraphe 7, de la Convention du travail maritime, 2006, indique que cette information peut prendre la forme d'un affichage d'avis officiels exposant des instructions sur ce sujet.

Ad art. 3.3.3-28. Les programmes de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et les directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques ou les résultats d'une évaluation systématique des risques font l'objet d'information auprès des armateurs.

Section 4 - Dispositions particulières.

Ad art. 3.3.3-29. Cet article prévoit de manière générale 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. Ce règlement grand-ducal complètera, si nécessaire, la législation à adopter conformément à la règle 4.3, paragraphe 3 de la Convention du travail maritime, 2006 d'une part et à la norme A4.3, paragraphes 1^{er} et 2, point a), de la Convention du travail maritime, 2006, d'autre part. Le règlement pourrait rendre obligatoires les recommandations prises par les organismes internationaux (par exemple, le recueil de directives du BIT précité) ou encore prescrire des normes et directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques (principe directeur B 4.3.7. paragraphe 2, de la Convention du travail maritime, 2006).

Ad art. 3.3.3-30. Cet article reprend les peines instaurées par l'article L. 314-4 du Code du travail.

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

Section 1 – Définitions.

Ad art. 3.3.4-1. Cet article définit ce qui doit être entendu par l'expression *femme enceinte* sur le modèle de l'article L. 331-1 du Code du travail.

Section 2 – Obligation de déclaration.

Ad art. 3.3.4-2. Cet article crée l'obligation à la femme enceinte de faire la déclaration de son état à l'armateur dès qu'elle en a connaissance pour que les mesures de protection soient appliquées. Le deuxième paragraphe indique les modalités d'information de la grossesse à l'armateur.



Section 3 – Interdiction de licenciement.

Ad art. 3.3.4-3 et 3.3.4-4. Ces articles reprennent les articles L. 337-1 et L. 337-2 du Code du travail, tout en les adaptant au travail en mer. La femme enceinte est ainsi protégée contre son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant douze semaines après l'accouchement. La seule exception prévue est le cas où la femme enceinte aurait commis une faute grave, qui ouvrirait un droit à l'armateur de mettre à pied le marin. Ces articles traitent également des procédures qui sont basées sur celles prévues au Code de travail.

Ad art. 3.3.4-5. Cet article reprend et adapte l'article L. 337-3 du Code du travail dans la mesure où la période d'essai est potentiellement plus courte sur base de la présente loi que dans le Code du travail qui prévoit par exception la possibilité d'avoir une période d'essai de douze mois.

Ad art. 3.3.4-6. Cet article est une reprise de l'article L. 337-4 du Code du travail et ne requiert pas de commentaires particuliers.

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

Ad art. 3.3.4-7. Ce premier article pose le principe dont les modalités d'exécution sont développées par les dispositions des articles qui suivent : la femme enceinte ne peut travailler à bord d'un navire que si elle n'encourt aucun danger pour elle ou pour sa grossesse. La femme enceinte ne devrait ni être exposée à des agents et procédés présentant un risque pour sa santé ou sa grossesse et ni être contrainte à maintenir un rythme de travail médicalement contre-indiqué.

Ad art. 3.3.4-8. L'initiative de la mise en œuvre de la protection de la femme enceinte lui revient mais à défaut, l'armateur doit tout de même s'assurer que la femme enceinte ne court aucun danger en continuant à travailler à bord. Un médecin doit être saisi pour déterminer si la femme enceinte peut continuer son travail normalement, ou si son travail doit être aménagé ou encore si elle doit être reclassée ou dispensée de travail. Ces trois alternatives sont reprises respectivement aux articles 3.3.4-9, 3.3.4-10 et 3.3.4-11.

Ad art. 3.3.4-9. L'article 3.3.4-9 traite de l'aménagement du travail qui peut toucher le temps de travail ou les conditions de travail. Une fois cet aménagement médicalement préconisé, l'armateur doit soit y satisfaire soit en cas d'impossibilité, prendre une mesure plus favorable à la femme enceinte à savoir organiser son reclassement à terre sinon la dispenser de travail. Le deuxième alinéa du paragraphe 4 prescrit également à l'armateur de s'organiser de manière à ce que la femme enceinte puisse se rendre aux examens prénataux prévus par le Code de la sécurité sociale.

Ad art. 3.3.4-10. En cas de reclassement à terre, les dispositions du titre III du livre III du Code du travail seront applicables dans la mesure où la différenciation faite sur base des spécificités du secteur maritime n'aura plus lieu d'être. Cette réaffectation devra se faire sans diminution de salaire. En cas d'impossibilité, l'armateur devra dispenser la femme enceinte de travailler.



Ad art. 3.3.4-11. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers.

Ad art. 3.3.4-12. Si la décision du médecin est contestée, la femme enceinte ou l'armateur ont le droit de demander un second examen. Cette demande n'a pas d'effet suspensif. Cet article adapte au secteur maritime l'article L. 335-1 du Code du travail.

Section 5 – Congé de maternité.

Ad art. 3.3.4-13. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers, se contentant de renvoyer au Code du travail.

Section 6 – Mariage.

Ad art. 3.3.4-14. Cet article n'appelle pas de commentaires particuliers, se contentant de renvoyer au Code du travail.

Section 7 – Dispositions diverses.

Ad art. 3.3.4-15 et art. 3.3.4-16. Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers dans la mesure où ils reprennent le Code du travail.

Ad art. 3.3.4-17. Cet article prévoit une sanction pénale alignée sur celle de l'article L. 338-4 du Code du travail.

TITRE 4 - Conformité et mise en application des dispositions.

Ad art. 3.4.0-1. Cet article rappelle et renforce les pouvoirs du commissaire dans l'objectif de remplir les obligations générales imposées à l'État luxembourgeois en tant qu'État du pavillon. Les mesures auxquelles il est fait référence au paragraphe 2 sont développées aux articles qui suivent et par le règlement grand-ducal du 31 mai 2015 précité. Une évaluation de l'efficacité du système mis en place est régulièrement réalisée.

Ad art. 3.4.0-2. L'article 3.4.0-2 introduit le principe selon lequel tout navire rentrant dans le champ d'application du livre 3 de la présente loi fait l'objet d'une inspection MLC quelle que soit sa taille.

Ad art. 3.4.0-3. Contrairement à l'inspection MLC qui est obligatoire pour tout navire auquel s'applique le livre 3 de la présente loi, seuls les navires d'une jauge brute de plus de 500 doivent être certifiés. Le règlement grand-ducal étend la certification obligatoire aux navires de jauge brute supérieure à 200 qui effectuent des voyages internationaux. Les navires effectuant des voyages internationaux doivent par conséquent être certifiés dès que leur jauge brute dépasse 200 et les autres, uniquement si leur jauge brute est supérieure à 500. Pour les navires n'entrant pas dans ces catégories, il reste possible de demander une certification volontaire afin de bénéficier de la



présomption de conformité mentionnée au paragraphe 3. L'article 3.4.0-3 prévoit également la possibilité d'émettre des certificats provisoires.

Ad art. 3.4.0-4. L'article 3.4.0-4 pose le principe de l'habilitation d'organismes qui seront autoriser à effectuer les inspections MLC au nom et pour le compte de l'État luxembourgeois. Ces organismes pourront être différents de ceux visés par le règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et par le livre 2 de la présente loi et les règlements grand-ducaux pris pour son exécution.

Ad art. 3.4.0-5. Tout navire battant pavillon luxembourgeois doit prévoir une procédure de plainte à bord. Cette procédure ne doit pas porter préjudice au marin qui veut introduire une plainte externe.

Ad art. 3.4.0-6. Le commissaire peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des armateurs qui ne se soumettraient pas aux demandes de correction de l'inspecteur MLC ou du commissaire.

Ad art. 3.4.0-7. Toute personne qui empêche la bonne réalisation d'une inspection MLC en connaissance de cause, est pénalement punissable.

Ad art. 3.4.0-8. Si le navire se voit interdire de naviguer ou si une injonction est prise pour que les opérations de ce navire soient interrompues et que l'armateur continue à l'exploiter, il encourt une sanction pénale.

Ad art. 74. L'ancien article 105 introduisait dans le code de la sécurité sociale l'obligation pour les gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois d'être affiliés au régime luxembourgeois lorsque les gens de mer étaient soit des nationaux ou des résidents luxembourgeois soit des ressortissants d'un État avec lequel le Luxembourg a conclu une convention bi- ou multilatérale de sécurité sociale qui donnerait compétence à la législation luxembourgeoise. La modification apportée dans le présent article permet dorénavant aux armateurs de demander à cotiser auprès d'assurance privée, à la place des organismes de sécurité sociale luxembourgeois. Cette possibilité est limitée uniquement au cas où les gens de mer concernés sont des ressortissants d'États avec lesquels le Luxembourg a conclu une convention bilatérale qui donne compétence à la législation luxembourgeoise. Une demande devra être adressée au commissaire. Elle devra être accompagnée de la preuve que le régime privé prend en charge les prestations décès, vieillesse, accident du travail, et maladies professionnelles. Le commissaire ne pourra prendre une décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale. L'objectif poursuivi par cette dérogation est de permettre aux gens de mer de bénéficier d'une continuité dans leur affiliation auprès d'un même organisme lorsqu'ils seraient amenés à changer de navires arborant des pavillons différents mais appartenant au même armateur.

Ad art.75. L'alinéa premier du paragraphe 1^{er} est une reprise à droit constant du principe figurant à l'ancien article 106 de la loi du 9 novembre 1990 précitée. Il est ainsi rappelé que lorsque le navigant employé à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois ne relève pas de l'article



4.0.0-1, l'armateur doit lui garantir une protection sociale minimum en souscrivant à cet effet une police d'assurance devant couvrir un minimum de branches.

Cet article concerne les marins non-européens. Il tend à permettre à tous les gens de mer qui ne seraient pas concernés par l'application des règlements de l'Union européenne en matière de sécurité sociale (Règlement 1408/71/CE du Conseil, du 14 juin 1971, relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés, aux travailleurs non-salariés et aux membres de leur famille qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté ou Règlement (CE) 883/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale) ou non couverts par une convention bilatérale entre le Luxembourg et un pays tiers de bénéficier malgré tout d'une couverture sociale pour certains risques. Ce système assure ainsi un filet de sécurité à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois. Le recours à l'assurance privée pour cette protection sociale minimale est quant à lui autorisé par la norme A4.5.7 et le principe directeur B4.5 de la Convention du travail maritime, 2006. La protection sociale ainsi à charge de l'employeur est conforme avec la Convention du travail maritime, 2006.

Il y a lieu toutefois de préciser qu'afin de s'aligner avec les réalités économiques et le marché des assurances tel qu'il se présente aujourd'hui, certaines branches ont été écartées.

Néanmoins, le nombre de risques couverts va au-delà du plancher minimum de trois branches fixé par la norme A4.5.3. de la Convention du travail maritime, 2006. Cela maintient la protection supérieure garantie à Luxembourg sans compromettre la concurrence au sein de l'Union européenne. Les modifications proposées permettent ainsi d'achever un juste équilibre entre le soutien social et le maintien d'une concurrence équitale.

Ad art. 76 à 91. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 92. L'alinéa 2 de l'ancien article 122 est remplacé par le nouvel article 3.1.1-17.

Ad art. 93. Le nouvel article 7.0.0-3 vient sanctionner les infractions au règlement (UE) n°1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure. Les sanctions posées sont des amendes administratives, dont l'échelle est identique à celle de l'article 7 bis de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

Ad art. 94. Le livre 3 contient des sanctions pénales applicables en cas de non-respect des dispositions applicable en matière de travail maritime. Ces sanctions sont formulées de manière précise pour satisfaire au principe de légalité des délits et des peines. Les deux premières phrases de l'ancien article 126 ont ainsi été remplacées et peuvent être supprimées.

Ad art. 95 à 102. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 103. Les obligations issues de l'ancien article 137 sont allégées puisque les comptes annuels et le rapport du réviseur d'entreprise des sociétés ne doivent plus obligatoirement être communiqués au commissaire



Ad art. 104 et 105. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

II.- Modification du code de la consommation.

Ad art. 106. L'article introduit vient compléter l'article L. 311-5 du Code de la consommation par lequel l'autorité compétente pour assurer les intérêts des consommateurs est désignée en fonction de son secteur d'intervention. Dans le domaine du transport par mer, le commissaire aux affaires maritimes assurera cette fonction.

III.- Modification de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine.

Ad art. 107. L'article 41 de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine et l'article 3.1.1-17. se recouperent. L'article 41 a donc été abrogé.

Ad art 108. L'article 48, alinéa 1^{er}, de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine est inclus dans l'article 3.1.2-44. L'article 48, alinéa 1^{er}, a donc été abrogé.

Ad art 109. L'article 58 renvoie à l'article 198 du Code pénal en matière de faux et d'usage de faux.

IV.- Modification de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales.

Ad art. 110. Le terme « construction » est supprimé puisque les règles relatives à la construction des navires de plaisance seront dorénavant établies par des lois transposant les directives européennes (cf. dossier parlementaire 6902).

Ad art. 111 et 112. Ces articles ne requièrent pas de commentaires particuliers.

Ad art. 113. Corrélativement à l'introduction de la notion de jauge brute dans la définition du terme « navire » à l'article 5 de la présente loi (art. 1.1.1-1. de la version consolidée de la loi précitée du 9 novembre 1990), celle des navires de plaisance doit aussi être modifiée pour utiliser la même unité de mesure et ainsi ne pas exclure une partie des navires de plaisance qui seraient trop petits pour être enregistrés sur le registre maritime de commerce sans dérogation ministérielle mais trop grands pour être immatriculés au registre de plaisance.

V.- Modification de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.



Ad art. 114. La modification introduite a pour objet de transposer la norme A4.1, paragraphe 4, point b) de la Convention du travail maritime 2006. La version précédente reprenait les critères de la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, qui imposaient la présence d'un médecin à bord dès lors que le navire avait à son bord cent travailleurs. S'agissant d'une prescription minimale, la modification apportée ne porte pas atteinte à la transposition de la directive 92/29/CEE précitée, puisqu'en prescrivant des seuils potentiellement plus bas, elle s'avère être plus protectrice.

Ad art. 115. La modification introduite permet de compléter le texte existant par les prescriptions de la norme A4.1, paragraphe 4, point d), de la Convention du travail maritime 2006.

Ad art. 116. Les modifications apportées à l'article 7 de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE précitée sont liées à l'introduction de règles portant sur les soins médicaux à bord des navires et à terre au livre 3 de l'introduction de l'article 3.3.1-5 dans la loi du 9 novembre 1990 précitée et en particulier (cf. supra). Le contrôle de la dotation médicale est donc effectué annuellement par un médecin et un pharmacien qui établit une attestation du contrôle. La validité de cette attestation est quant à elle vérifiée lors des inspections MLC visées à l'article 3.4.0-2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 et surtout à l'article 10, paragraphe 1^{er}, du règlement grand-ducal du 31 mai 2015 relatif à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2016. Ce contrôle par les inspecteurs MLC aura donc lieu lors des inspections initiales, intermédiaires et de renouvellement (section 3 du règlement grand-ducal précité du 31 mai 2015) et pourra toujours intervenir lors d'une inspection MLC supplémentaire au sens de l'article 10, paragraphe 3.



III. TEXTE DES AVANT-PROJETS DE RÈGLEMENT

I. Projet de règlement grand-ducal sur la garantie financière des créances contractuelles

La Convention du travail maritime, 2006, a connu deux séries d'amendements. Le point II des amendements de 2014 au code de la Convention du travail maritime, 2006, approuvés le 11 juin 2014 par la 103^{ème} session de la Conférence internationale du travail conformément au paragraphe 5, article XV, de ladite convention, ci-après « les amendements de 2014 », viennent préciser ce qui doit être entendu par la couverture financière requise à la norme A4.3.2, paragraphe 1^{er}, point b. Ces amendements entreront en vigueur le 18 janvier 2017.

Le présent règlement a pour objet de transposer les dispositions du point II des amendements de 2014.

Ad art. 1^{er} et 2. L'article 1^{er} rend explicite l'obligation de l'armateur de souscrire une garantie financière pour assurer l'indemnisation des gens de mer des conséquences dommageables de leur incapacité longue durée ou de leur décès survenus en raison d'une maladie professionnelle, d'un accident du travail ou d'un risque professionnel, à savoir « les créances contractuelles » qui sont définies à l'article 2. Cette expression, reprise des amendements de 2014, met en exergue le fait que l'indemnisation des gens de mer concernés constitue une créance de ces derniers auprès de l'armateur, née de l'existence du contrat d'engagement maritime. La protection de la santé des gens de mer par l'armateur et la prise en charge de l'indemnisation des gens de mer ou de leurs ayants-droits en cas d'incapacité de longue durée ou de décès constituent une obligation légale née de la relation contractuelle. L'armateur en est donc débiteur, sans que la question de sa responsabilité soit prise en considération. La définition donnée à l'article 2 est conforme à la norme A4.2.2, paragraphe 1^{er}, de la Convention du travail maritime, telle qu'amendée.

Ad art. 3. Le premier alinéa de cet article assure la transposition stricte de la norme A4.2.1, paragraphe 13 de la Convention du travail maritime, 2006. L'adjectif direct a été ajouté pour faire valoir que les gens de mer disposent d'une action directe à l'encontre du fournisseur de garantie, ce qui assure un paiement rapide de ses créances (cf. également article 4, alinéa 2, point 5). Le deuxième alinéa pour sa part adapte le paragraphe 3 de la norme A4.2.2. La garantie financière doit pouvoir assurer un traitement efficace et impartial des créances contractuelles.

Ad art. 4. Le premier alinéa de cet article définit la forme que devra prendre la garantie financière. La norme A4.2.2, paragraphe 2, prévoyait plusieurs formes parmi lesquelles le législateur pouvait faire un choix, après consultation des partenaires sociaux, incluant les régimes de sécurité ou des fonds. La solution la mieux adaptée est apparue comme étant celle de l'assurance de responsabilité, de type P&I. En effet, les couvertures des clubs P&I prennent déjà en charge la majeure partie des indemnisations liées aux obligations de l'armateur en matière de protection de la santé et de soins médicaux. Les clubs P&I devraient proposer pour l'entrée en vigueur des amendements une extension de leurs termes et conditions et offrir une indemnisation directe des gens de mer en cas de survenance du risque assuré.



Le second alinéa reprend les exigences minimales requises pour que le dispositif de garantie financière soit accepté par l'État du pavillon. Ces exigences sont celles de la norme A4.2.1, paragraphe 8.

Ad art. 5. Cet article a pour objet la preuve documentaire de la souscription à une garantie financière. Elle reprend plusieurs obligations prévues par la norme A4.2.1, paragraphes 11 et 14, à savoir :

- le maintien à bord des certificats ou autres preuves documentaires de la garantie financière ;
- le contenu obligatoire des certificats ou autres preuves documentaires ;
- sa rédaction ou traduction en anglais pour pouvoir être compris par les gens de mer et les inspecteurs étrangers ;
- l'affichage des copies pour faciliter l'information des gens de mer.

Ad art. 6. Cet article impose au prestataire de garantie financière d'informer les gens de mer dont les créances contractuelles sont couvertes par ladite garantie et le commissaire aux affaires maritimes de sa résiliation ou de son annulation.



II.- Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 concernant l'imputation d'un forfait pour le logement et la nourriture des marins.

Ad article 1er. Ce règlement est abrogé pour améliorer l'intelligibilité du droit. En effet, la teneur de ce règlement est devenue contradictoire avec les normes internationales adoptées par le Luxembourg.

La Convention du travail maritime, 2006, stipule que « *les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement* ». Ceci implique qu'aucun montant forfaitaire correspondant aux frais de nourriture ne soit inclus dans le salaire brut.

Par ailleurs, la gratuité du logement, même si non-explicitement prévue par la Convention du travail maritime, 2006, est communément établie dans le secteur maritime. Ceci découle du fait que contrairement aux employés vivant et travaillant à terre qui en recevant un logement profitent d'un avantage monétairement quantifiable, les gens de mer, partis pour parfois plusieurs mois d'affilée, n'ont d'autre choix que de vivre à bord. Ce logement doit donc être fourni dès que nécessaire sans engendrer des frais supplémentaires pour le marin qui supporte déjà les coûts liés au maintien de sa résidence à terre. Les logements fournis à bord n'ont d'ailleurs pas de valeur locative dans la mesure où il n'existe pas de marché. Dans ce contexte, maintenir la taxation forfaitaire du logement des gens de mer à bord apparaît contraire à l'esprit de la Convention du travail maritime, 2006.

Le règlement grand-ducal du 25 octobre 1991 est donc expressément abrogé.



III.- Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

Ad art. 1er. Le modèle de rapport médical proposé est celui qui est établi par l'Organisation mondiale de la santé dans son *International medical guide for ships*. Il est ainsi internationalement utilisé. Son emploi n'est néanmoins pas rendu obligatoire et il peut être fait usage d'autres modèles équivalents.



IV. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le présent projet de loi ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.



V. Fiche d'évaluation d'impact

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

Ministère initiateur: Ministère de l'Économie

Auteur: Mme Annabel Rossi, Mme Elisabeth Relave-Svendsen

Tél .: 247 84 910, 274 84 457

Courriel: annabel.rossi@cam.etat.lu, elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu

Objectif(s) du projet: modernisation du titre 3 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 afin d'avoir une loi complète sur le droit du travail des gens de mer en adéquation avec la Convention du travail 2006

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s): Ministère de la sécurité sociale, Ministère du Travail, Ministère de la Famille et de l'Intégration et à la Grande région, Ministère de l'Égalité des Chances, Ministère de la Fonction publique et de la réforme administrative

Date: 17 avril 2018

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ⁶

Si oui, laquelle/lesquelles: Fedil Shipping, LCGB, OGB-L.

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

- Entreprises/Professions libérales:

Oui: Non:

- Citoyens:

Oui: Non:

- Administrations:

Oui: Non:

3. Le principe « Think small first » est-il respecté?

Oui: Non: N.a.: ⁷

(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues

suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)

Remarques/Observations:

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui: Non:

⁶ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

⁷ N.a.: non applicable



Existe-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière?

Oui: Non:

Remarques/Observations:

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures?

Oui: Non:

Remarques/Observations:

6. Le projet contient-il une charge administrative⁸ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?)

Oui: Non:

Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁹ par destinataire)

7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire?

Oui: Non: N.a.:

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel?

Oui: Non: N.a.:

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

8. Le projet prévoit-il:

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration?

Oui: Non: N.a.:

- des délais de réponse à respecter par l'administration?

Oui: Non: N.a.:

- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois?

Oui: Non: N.a.:

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)?

Oui: Non: N.a.:

⁸ Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

⁹ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc...).



Si oui, laquelle:

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:

Si non, pourquoi?

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
b. amélioration de qualité réglementaire? Oui: Non:

Remarques/Observations:

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui: Non: N.a.:

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'État (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui: Non: N.a.:

Si oui, lequel?

Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez de quelle manière: alignement du droit du travail maritime avec le droit commun

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez pourquoi:

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui: Non:

Si oui, expliquez de quelle manière:

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui: Non: N.a.:



Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation¹⁰ ?

Oui: Non: N.a.:

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers¹¹ ?

Oui: Non: N.a.:

¹⁰ Article 15, paragraphe 2, de la directive « services » (cf. Note explicative p. 10-11)

¹¹ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)



VI. Texte coordonné

Loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

(Mém. A – 58 du 12 novembre 1990, p. 808 ; doc. Parl. 3296)

modifié par:

Loi du 14 avril 1992

(Mém. 26 du 30 avril 1992, p. 885 ; doc. parl. 3510)

Loi du 17 juin 1994

(Mém. A 63 du 13 juillet 1994, p. 1156 ; doc. parl. 3769)

Loi du 23 décembre 2005

(Mém. A. 217 du 29 décembre 2005, p. 33687 ; doc parl. 5500)

Loi du 22 décembre 2006

(Mém. A. 236 du 29 décembre 2006, p. 4315 ; doc. parl. 5600)

Loi du 20 juillet 2017

(Mém. A. 664 du 24 juillet 2017, p. 1 ; doc. parl. 7112)

Présent projet de loi : ajouts soulignés et suppressions barrées



SOMMAIRE

LIVRE INTRODUCTIF

- TITRE 1 - Principes généraux applicables au registre.
- TITRE 2 - Mission du Commissariat aux affaires maritimes.
- TITRE 3 - Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes.

LIVRE 1 — L'immatriculation des navires et les hypothèques.

- TITRE 1 - De l'immatriculation et du navire.
 - Chapitre 1 - Dispositions relatives à l'immatriculation.
 - Chapitre 2 - Dispositions relatives au navire.
- TITRE 2 – Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque. – Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques. – Rétributions.
- TITRE 3 – De la publicité des droits réels concédés sur des navires.
- TITRE 4 – Des privilèges et hypothèques maritimes.
 - Chapitre 1 – Des privilèges maritimes.
 - Chapitre 2 – De l'hypothèque maritime.
 - Chapitre 3 – De l'extinction des privilèges et hypothèques.

LIVRE 2 – Les conditions de sécurité.

LIVRE 3 – Droit du travail applicable aux gens de mer.

- TITRE PRELIMINAIRE- Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.
- TITRE 1 - Relations individuelles et collectives du travail.
 - Chapitre 1 – Conditions minimales requises pour le travail de tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.
 - Section 1 - Age minimum.
 - Section 2 - Certificat médical.
 - Section 3 - Formation et qualification.
 - Section 4 - Équipage et équipage minimal.
 - Section 5 - Recrutement et Placement.
 - Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime.
 - Section 1 - Le contrat d'engagement maritime en général.
 - Sous-section 1 - Dispositions générales.*
 - Sous-section 2 - Forme du contrat d'engagement maritime.*
 - Sous-section 3 - Période d'essai.*
 - Sous-section 4. - Responsabilité quant aux risques.*
 - Section 2 - Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.
 - Sous-section 1 - Recours et forme du contrat à durée déterminée.*
 - Sous-section 2 - Durée du contrat à durée déterminée.*
 - Sous-section 3 - Renouvellement du contrat à durée déterminée.*
 - Sous-section 4 - Succession de contrats à durée déterminée.*



- Sous-section 5 – Sanctions.*
- Sous-section 6 - Égalité de traitement.*
- Sous-section 7 - Période d'essai.*
- Sous-section 8 - Cessation du contrat à durée déterminée.*
- Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.
 - Sous-section 1 - Obligations générales de l'armateur.*
 - Sous-section 2 - Abandon, rapatriement et garantie financière.*
 - Partie 1- Droit au rapatriement.*
 - Partie 2 – Abandon et garantie financière.*
 - Partie 3 – Sanctions pénales.*
 - Sous-section 3 - Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage.*
 - Sous-section 4 - Obligations générales du marin.*
- Section 4 – Résiliation du contrat.
 - Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.*
 - Sous-section 2 - Résiliation pour motif grave.*
 - Sous-section 3 - Résiliation abusive du contrat par l'armateur.*
 - Sous-section 4 - Résiliation d'un commun accord.*
- Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.
 - Sous-section 1 - Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin.*
 - Sous-section 2 - Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime.*
 - Sous-section 3 - Effets de la cessation du contrat.*
- Section 6 – Clause de non-concurrence.
- Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.
- Chapitre 4 – Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.
- Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.
- Chapitre 6 – Emploi et chômage.
- TITRE 2 - Règlementation et conditions de travail.
 - Chapitre 1 – Durée du travail.
 - Section 1 – Durée du travail et temps de repos.
 - Section 2 – Organisation du temps de travail.
 - Section 3 – Dispositions finales.
 - Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.
 - Section 1 – Jours fériés légaux.
 - Section 2 – Repos hebdomadaire.
 - Section 3 – Congés annuels.
 - Sous-section 1 – Calcul des droits.*
 - Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul.*
 - Section 4 – Congé parental.
 - Chapitre 3 – Les salaires.
 - Section 1 – Définitions particulières.
 - Section 2 – Droit à la rémunération.
 - Section 3 – Calcul et paiement.
 - Section 4 – Salaires minima.
 - Section 5 – Echelle mobile.
 - Chapitre 4 - Logement, loisirs, alimentation et service de table.
 - Section 1 – Logement et loisirs.



Section 2 – Alimentation et service de table.

Chapitre 5 - Égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

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

TITRE 3 - Protection, soins médicaux et bien-être a bord.

Chapitre 1 - Soins médicaux à bord des navires et à terre.

Chapitre 2 - Responsabilité des armateurs.

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

Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 - Obligations générales des armateurs.

Sous-section 2 - Principes généraux.

Sous-section 3 - Evaluation des risques.

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

Sous-section 5 - Information des gens de mer.

Sous-section 6 - Formation des gens de mer.

Sous-section 7 - Autres mesures de précaution.

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

Section 3 - Obligations de l'État du pavillon.

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

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

Section 4 - Dispositions particulières.

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

Section 1 – Définitions.

Section 2 – Obligation de déclaration.

Section 3 – Interdiction de licenciement.

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

Section 5 – Congé de maternité.

Section 6 – Mariage.

Section 7 – Dispositions diverses.

TITRE 4 - Conformité et mise en application des dispositions.

LIVRE 4 – La protection sociale des gens de mer.

LIVRE 5 – Dispositions fiscales et financières.

LIVRE 6 – Du commerce maritime

TITRE 1 – de l'abordage.

TITRE 2 – de l'assistance en mer.

TITRE 3 – Du transport sous connaissance

TITRE 4 – Des avaries communes.

TITRE 5 – Dispositions abrogatoires

LIVRE 7 – Dispositions pénales et disciplinaires.

LIVRE 8 – De l'agrément des entreprises maritimes



TITRE LIVRE INTRODUCTIF

Les conventions figurant à l'annexe 1 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime se rapportent au présent livre introductif.

- Convention portant création de l'organisation maritime internationale, 6 mars 1948, telle que modifiée.
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'elle a été modifiée.

CHAPITRE TITRE 1 - Principes généraux applicables au registre.

Art. 1^{er} 0.1.0-1. Il est créé un registre public maritime des navires battant pavillon luxembourgeois, nommé ci-après «registre».

Ce registre est placé sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les affaires maritimes, nommé ci-après le ministre.

Les navires immatriculés au registre sont tenus d'arborer le pavillon luxembourgeois qui comme le pavillon de la batellerie et de l'aviation défini à l'article 4 de la loi du 23 juin 1972 sur les emblèmes nationaux, se compose d'une laize de tissus aux proportions de 7 à 5 comportant un burelé d'argent et d'azur de dix pièces au lion rampant de gueules, orienté vers la hampe, couronné, armé et lampassé d'or, la queue fourchue et passée en sautoir. La description du revers correspond à celle de l'avvers.

Le certificat d'immatriculation atteste, jusqu'à preuve du contraire, que le navire répond dans toutes ses parties aux prescriptions de la présente loi et des règlements pris en exécution de celle-ci. Tout navire doit afficher sur sa coque son nom et le port d'attache «Luxembourg».

Le ministre peut, pour des raisons exceptionnelles, autoriser un bâtiment à avoir un autre port d'attache que Luxembourg.

Il est interdit de battre pavillon luxembourgeois sans être en possession du certificat d'immatriculation. Le certificat d'immatriculation doit pouvoir être produit à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Pendant tout le temps où le navire est immatriculé au registre public maritime luxembourgeois, il est soumis aux lois et juridictions du Grand-Duché de Luxembourg.

CHAPITRE TITRE 2 - Missions du Commissariat aux affaires maritimes.

Art. 2 ~~Il est institué un Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire aux affaires maritimes et placé sous l'autorité du ministre.~~

~~Le commissaire aux affaires maritimes est nommé par le Grand-Duc, sur proposition du Gouvernement en Conseil.~~



~~Le commissaire figurera dans la carrière supérieure de l'Administration et son grade de computation de la bonification d'ancienneté est le grade 12. Le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions:~~

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

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

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

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

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



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

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

Art. 0.2.0-2. (1) Le Commissariat aux affaires maritimes est désigné comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer et par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, pour assurer le respect des lois protégeant les intérêts des consommateurs dans le secteur du transport par mer, conformément à l'article 25 paragraphe 1^{er} dudit règlement.

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

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

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

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

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

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

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



CHAPITRE TITRE 3 - Dispositions concernant l'administration du Commissariat aux affaires maritimes.

~~Art. 3 Des fonctionnaires des carrières moyenne et inférieure de l'administration peuvent être recrutés parmi les fonctionnaires de l'administration gouvernementale et des autres administrations publiques pour être adjoints au commissariat suivant les besoins du service et dans la limite des crédits budgétaires.~~

Le nombre des fonctionnaires de chaque carrière à détacher au commissariat est arrêté par le Gouvernement en Conseil.

Au moment de leur adjonction au commissariat, les fonctionnaires visés au présent article sont placés hors cadre par dépassement des effectifs prévus par leur cadre d'origine dans la mesure où leur adjonction au commissariat ne s'accompagne pas d'un transfert correspondant d'attributions de l'administration d'origine au commissariat. Le nombre des fonctionnaires à placer hors cadre est arrêté par le Gouvernement en Conseil.

Les fonctionnaires ainsi placés hors cadre peuvent avancer de la même manière au moment où leurs collègues de rang égal ou immédiatement inférieur obtiennent une promotion dans leur administration d'origine. En cas de révocation de leur détachement, ces fonctionnaires restent, à défaut de vacance d'emploi, placés provisoirement hors cadre et sont réintégrés dans le cadre de leur administration d'origine lors de la première vacance d'emploi qui se produit dans leur grade, sans que cette réintégration puisse modifier leur rang ; l'emploi hors cadre est supprimé de plein droit par l'effet de la réintégration.

Le Commissariat peut faire appel en outre à des employés et des ouvriers de l'État suivant les besoins du service et dans la limite des crédits budgétaires.

[...]

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

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

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

TITRE LIVRE 1 — L'immatriculation des navires et les hypothèques.



La convention se rapportant au présent livre figure à l'annexe 2 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926.

CHAPITRE TITRE 1 - De l'immatriculation et du navire.

(modifié par la loi du 17 juin 1994).

Section Chapitre 1 - Dispositions relatives à l'immatriculation.

Art. 4 1.1.1-1. Définitions.

Aux fins de la présente loi et sauf disposition contraire, on entend par :

Nationalité du navire: Un navire est luxembourgeois lorsqu'il est immatriculé au registre maritime luxembourgeois et qu'il est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

Pleine immatriculation: Un navire fait l'objet d'une pleine immatriculation lorsque les droits de propriété du navire et les droits réels le grevant sont inscrits au registre maritime luxembourgeois et que le navire est autorisé à battre pavillon luxembourgeois.

Immatriculation coque nue: Un navire est immatriculé en coque nue au registre maritime luxembourgeois, lorsqu'il a obtenu l'autorisation de battre pavillon luxembourgeois sur la base d'une charte-partie d'affrètement coque nue, alors que les droits de propriété et les droits réels le grevant sont inscrits dans le registre d'un autre État et que la législation de cet État permet en pareille hypothèse l'abandon du pavillon national.

Frètement coque nue: Un navire immatriculé en pleine propriété au registre maritime luxembourgeois est frété coque nue, lorsque sur la base d'une charte-partie de frètement coque nue, il est immatriculé dans un registre étranger avec le maintien au registre maritime luxembourgeois des inscriptions relatives aux droits de propriété du navire et des autres droits réels le grevant.

~~Navire: Sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tous bâtiments d'au moins vingt-cinq tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation~~

Navire : sont considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, tout engin flottant d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, ayant la capacité à être affecté à une navigation de surface ou sous-marine, exposé habituellement aux risques de la mer et qui est exploité ou est destiné à être exploité commercialement. Par exception, peuvent être considérés comme navires, pour l'application de la présente loi, des engins flottants d'une jauge brute inférieure à 200 répondant aux autres critères visés à l'alinéa précédent qui ont reçu une dérogation spéciale du ministre sur avis du commissaire. La dérogation spéciale du ministre ne peut être octroyée que si le navire satisfait aux exigences en matière de sécurité et sûreté établies par les



conventions internationales si applicables sinon par règlement grand-ducal. Les navires de pêche ou ayant une activité analogue sont exclus du champ d'application de la présente loi. En tout état de cause, le commissaire peut exiger tout document pour déterminer si l'engin est à considérer comme un navire.

Déclarant: Le déclarant est la personne physique ou morale au nom de qui le navire est inscrit.

Exploitant: Est considérée comme exploitant la personne physique ou morale qui en vertu d'un contrat conclu avec le propriétaire du navire, exploite un navire soit pour son propre compte, soit pour le compte du propriétaire.

Jauge brute : désigne pour tout navire, même ceux de longueur inférieure à 24 mètres, la jauge brute d'un navire mesurée conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe I à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires dans sa dernière version en vigueur.

OMI : Organisation maritime internationale

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

Art. 5 1.1.1-2. Champ d'application.

~~Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires appartenant pour plus de la moitié en propriété à des ressortissants de la Communauté européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un État membre de la Communauté européenne, les navires affrétés coque nue et les navires exploités par ces personnes, à condition que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.~~

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

1. Soit appartenant pour moitié au moins à des ressortissants d'un État Membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen sous réserve que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg ;

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

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



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

Art. 6 1.1.1-3. Demande d'immatriculation.

En vue de l'immatriculation d'un navire au registre maritime, une demande est à adresser au ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions. La demande se fait sur une formule distincte pour chaque type d'immatriculation. ~~Un règlement ministériel détermine la forme et le contenu de la demande.~~

Un exploitant peut demander la pleine immatriculation en son propre nom, s'il a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du fait du navire et des personnes embarquées conformément au droit luxembourgeois et dans les mêmes conditions et de la manière que le serait le propriétaire du navire si l'immatriculation était faite à son nom.

La demande d'immatriculation est à introduire par le propriétaire, par l'affrèteur en cas d'immatriculation coque nue, ou par l'exploitant du navire au nom de qui le navire sera immatriculé.

Art. 7 1.1.1-4. Procédure d'immatriculation.

~~La demande d'immatriculation revêtue de l'autorisation du ministre ou de son délégué sera présentée au conservateur des hypothèques dans les trente jours à dater de l'autorisation en vue de l'immatriculation du navire.~~

La demande d'immatriculation et l'autorisation du ministre ou de son délégué seront présentées au conservateur des hypothèques lors de l'immatriculation du navire.

Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ remettra le certificat d'immatriculation au conservateur des hypothèques qui le délivrera au déclarant contre récépissé au moment de l'immatriculation.

La durée de validité du certificat ne pourra dépasser deux ans et sera mentionnée sur le registre matricule. Le conservateur des hypothèques communique sans délai un duplicata du certificat d'immatriculation au commissaire ~~aux affaires maritimes~~.

~~Un certificat provisoire valable pendant un an au plus pourra être délivré pour un navire en construction, ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation n'auront pas pu être fournis.~~

Un certificat provisoire pourra être délivré pour un navire en construction ou lorsque l'ensemble des renseignements à fournir dans la demande d'immatriculation au commissaire n'auront pas pu être communiqués. Ce certificat ne peut être délivré pour une durée supérieure à un an susceptible d'un ou plusieurs renouvellements.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation de battre pavillon luxembourgeois.

Art. 8 1.1.1-5. Notification des modifications.



Tout fait appelant une modification des indications que doivent contenir, aux termes de l'article ~~6 1.1.1-3~~, la demande et les documents produits aux fins de l'immatriculation doit, en vue de son inscription au registre matricule, être notifié dans les trente jours de sa survenance au commissaire ~~aux affaires maritimes~~ par les déclarants. En cas de décès du déclarant ou des déclarants, la susdite obligation incombe aux ayants droit, le délai de trente jours prenant toutefois cours à partir du moment où ceux-ci ont connaissance du fait appelant une modification des indications visées dans cet article.

~~La notification doit être accompagnée d'un document, dressé en double, constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme, doit être produite. La notification agréée par le Commissaire aux affaires maritimes sera présentée avec les documents au conservateur des hypothèques aux fins d'inscription au registre matricule. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique reste déposé au bureau du conservateur des hypothèques.~~

La notification doit être accompagnée d'un document constatant ce fait. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci, accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite, sauf si l'acte authentique entre dans le champ d'application de la loi du 29 mai 2009 portant abolition de l'obligation de fournir une copie certifiée conforme d'un document original.

Toute notification d'un changement apporté au tonnage, aux dimensions du navire, à la nature et à la puissance de sa machine propulsive, doit être accompagnée du certificat d'immatriculation et du certificat de jaugeage constatant ce changement ainsi que d'un duplicata de ce document, qui reste déposé au bureau du conservateur. Les modifications de caractéristiques sont mentionnées avec indication de la date sur le certificat d'immatriculation et sur les duplicata de ce certificat par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~.

Art. 9 1.1.1-6. Nullité de l'immatriculation étrangère.

L'immatriculation à l'étranger d'un navire immatriculé au registre maritime luxembourgeois est tenue pour nulle aussi longtemps que l'immatriculation au Luxembourg n'a pas été radiée, sans préjudice des dispositions relatives au frètement coque nue.

Art. ~~10~~ 1.1.1-7. De la pleine immatriculation.

- (1) La déclaration pour une pleine immatriculation indiquera:
- a) le nom actuel du navire et le nom proposé pour l'immatriculation du navire à Luxembourg;
 - b) le numéro OMI du navire;
 - c) éventuellement les données relatives à l'immatriculation précédente, respectivement une attestation de radiation délivrée par l'autorité compétente du pays où le navire était immatriculé;
 - d) les noms et adresses des personnes ayant des droits sur le navire, la nature et la quotité des droits;



e) les noms et adresses de l'exploitant du navire et le lieu d'où l'exploitation du navire est dirigée;

f) les noms et adresse du déclarant autorisé à immatriculer le navire.

(2) La déclaration sera complétée par les documents suivants:

a) la preuve de la nationalité des déclarants;

b) l'acte constitutif, translatif ou déclaratif des droits de propriété ou d'usufruit si cet acte est sous seing privé ou d'une expédition s'il s'agit d'un acte authentique. Un double de l'acte sous seing privé ou une copie certifiée conforme de l'acte authentique restera déposée au bureau du conservateur des hypothèques;

c) le consentement des propriétaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois certifié par acte public.

Tant que l'attestation visée au paragraphe (1) c) fait défaut, l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois portera une mention indiquant que les effets des inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieurement prise soit radiée et un certificat d'immatriculation provisoire pourra seulement être délivré.

Le règlement ministériel visé à l'article 6 1.1.1-3 pourra compléter la liste des informations et documents à fournir.

Art. ~~11~~ 1.1.1-8. De l'immatriculation d'un navire affrété coque nue.

(1) En dehors des données à fournir pour la pleine immatriculation telles qu'énoncées à l'article précédent, la demande d'immatriculation d'un navire affrété coque nue devra indiquer les noms et adresse des affrêteurs du navire.

La déclaration d'immatriculation sera complétée par les documents suivants:

a) la preuve de la nationalité de chacune des personnes et les statuts de chacune des sociétés commerciales qui ont affrété le navire;

b) une copie certifiée conforme par un notaire de la charte-partie sous coque nue y compris toutes les annexes, ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;

c) le consentement des créanciers hypothécaires relatif à l'immatriculation du navire au registre maritime luxembourgeois certifié par acte public;

d) un certificat délivré par l'État de pavillon étranger constatant la propriété du navire et toute charge financière qui le grève le cas échéant;

e) le cas échéant l'autorisation des autorités étrangères pour fréter le navire coque nue, respectivement une déclaration qu'une telle autorisation n'est pas requise et que la législation de cet État autorise le frètement coque nue;

f) un engagement exprès de l'affrèteur que:

1° le navire battra exclusivement pavillon luxembourgeois et affichera «Luxembourg» comme port d'attache aussi longtemps que le navire sera exploité sous affrètement coque nue;

2° l'affrèteur informera le Commissariat aux affaires maritimes et le bureau de la conservation des hypothèques lorsque l'affrètement coque nue a pris fin pour quelque raison que ce soit ou lorsqu'un État de pavillon tiers a accordé le droit de battre son pavillon au navire;



3° la remise de tous les certificats délivrés par les autorités luxembourgeoises se fera endéans les trente jours à partir du moment où la charte-partie d'affrètement viendra à terme respectivement à partir de la radiation de l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg.

Le règlement ministériel visé à l'article 6 1.1.1-3 complétera la liste des renseignements à fournir.

(2) Les dispositions de la présente loi relatives aux privilèges et hypothèques ne s'appliquent pas aux navires immatriculés en coque nue.

Art. 12 1.1.1-9. Validité du certificat d'immatriculation.

Le certificat d'immatriculation d'un navire affrété coque nue sera valable pour deux années au plus sans pouvoir dépasser le terme fixé par la charte-partie d'affrètement coque nue.

Le certificat d'immatriculation mentionnera que le navire est affrété coque nue et indiquera le numéro d'immatriculation du registre matricule étranger dont émane le navire.

La remise du certificat d'immatriculation vaut autorisation de battre pavillon luxembourgeois.

Art. ~~12~~ 1.1.1-10. De l'immatriculation d'un navire frété coque nue.

(1) Le frètement coque nue d'un navire faisant l'objet d'une pleine immatriculation au registre maritime luxembourgeois vers un registre étranger déterminé est soumis à autorisation ministérielle.

La demande indiquera:

- a) le nom du navire;
- b) le numéro d'immatriculation du navire;
- c) les noms et adresse du déclarant;
- d) les noms et adresse de l'affréteur;
- e) les coordonnées du registre étranger où sera inscrit le navire.

(2) La demande sera accompagnée des documents suivants:

- a) une copie certifiée conforme par un notaire de la charte-partie coque nue, y compris toutes les annexes ainsi que d'éventuelles chartes-parties de sous-affrètement;
- b) un extrait du registre matricule délivré par le conservateur des hypothèques maritimes constatant la propriété du navire et les hypothèques inscrites;
- c) une copie certifiée conforme par un notaire du consentement du propriétaire et des créanciers hypothécaires éventuels à l'immatriculation du navire coque nue dans un État de pavillon étranger;
- d) un engagement formel du propriétaire:
 - 1° de remettre au ~~commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire endéans les trente jours de l'autorisation de frètement, respectivement endéans trente jours après le commencement de ce frètement, tout certificat délivré par ou sous l'autorité du Luxembourg, ainsi qu'une copie certifiée conforme du certificat d'immatriculation délivré par l'État étranger;



2° d'informer le Commissariat aux affaires maritimes, qui transmettra au conservateur que la charte-partie de frètement coque nue est venue à terme, pour quelque raison que ce soit et que le propriétaire a repris le navire en charge;

e) une convention écrite entre le propriétaire et l'affréteur, stipulant expressément:

1° la renonciation à battre pavillon luxembourgeois et à afficher «Luxembourg» comme port d'attache pendant toute la durée que le navire se trouvera en frètement coque nue;

2° le maintien le plus strict de toutes les normes de sécurité technique imposées par la législation maritime luxembourgeoise, ou par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie pendant toute la durée du frètement ainsi que le maintien des standards sociaux luxembourgeois si le navire est frété avec équipage;

3° la suspension temporaire de tous les endossements pour homologation des certificats de bord, estampillés sous l'autorité du Luxembourg;

4° que s'il se produit en cours du frètement coque nue un accident majeur, résultant en la perte du navire, en de sérieux dégâts à des biens ou à l'environnement, le propriétaire et l'affréteur garantissent pleine coopération pour faciliter aux experts désignés par le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire les enquêtes et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage s'avérant nécessaires;

5° que tous modifications ou ajouts ultérieurs à la convention initiale entre parties ainsi que tout sous-affrètement subséquent devront être notifiés au Commissariat aux affaires maritimes avec indication quant à leur incidence sur la teneur de la convention de base. Ces modifications et/ou ajouts seront également sujets au consentement par écrit de la part des créanciers privilégiés ou hypothécaires dont les intérêts sont en cause.

f) Une déclaration de principe des autorités étrangères que le navire peut être immatriculé en coque nue ainsi qu'une attestation que rien ne s'oppose à ce que les inscriptions relatives à la propriété du navire et les droits réels le grevant restent inscrits au registre maritime luxembourgeois.

Le règlement ministériel visé à l'article 6 1.1.1-3 complétera la liste des informations à fournir.

(3) Pour un navire immatriculé frété coque nue, les inscriptions relatives aux droits de propriété et autres droits réels le grevant continuent d'être régis par la loi luxembourgeoise.

Sans préjudice des autres dispositions relatives à l'immatriculation au registre maritime luxembourgeois, un navire engagé dans la procédure de frètement coque nue vers un registre d'un État tiers pourra arborer le pavillon luxembourgeois aussi longtemps que cet État n'a pas concédé le droit de battre son pavillon.

Art. 14 1.1.1-11. Certificat de frètement coque nue.

La demande de frètement coque nue dûment approuvée par le ministre ou son délégué sera notifiée au déclarant par lettre recommandée. Dans les trente jours de la délivrance de l'autorisation, le déclarant pourra se présenter au conservateur en vue de la délivrance d'un certificat d'immatriculation. Ce certificat portera la mention suivante:

«The within certificate grants no right to fly the Luxembourg flag while the vessel is subject to the demise charter filed on..... with the register of maritime liens»



«Le présent certificat ne concède aucun droit de battre pavillon du Luxembourg pendant que le navire se trouve engagé par frètement coque nue, en vertu de la charte-partie déposée en date du..... auprès du conservateur des hypothèques maritimes.»

Art. 15 1.1.1-12. Événements entraînant la perte de la nationalité.

Le navire perd la nationalité:

- a) en cas de démolition ou de perte par naufrage;
- b) en cas de non renouvellement du certificat d'immatriculation à l'expiration de celui-ci;
- c) en cas de retrait de l'autorisation ministérielle prévue à l'article 7 1.1.1-4;
- d) lorsque les conditions de l'article 5 1.1.1-2 ne sont plus remplies.

Art. 16 1.1.1-13. Effets de la perte de nationalité.

(1) La perte de la nationalité luxembourgeoise entraîne la radiation de l'immatriculation. Toutefois, la radiation laisse subsister les inscriptions relatives aux droits réels qui ont grevé le navire en pleine immatriculation et n'empêche pas la radiation, la réduction ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

(2) Aucune radiation des inscriptions relatives aux droits réels d'un navire ayant fait l'objet d'une pleine immatriculation ne peut être effectuée que trente jours après la date où tous les créanciers inscrits à la conservation des hypothèques maritimes et tous les tiers qui y ont fait inscrire un exploit de saisie, ont été avisés par le conservateur des hypothèques. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à la poste, qui peut être adressée au domicile de l'inscrit.

(3) La perte de la nationalité a pour effet la perte du droit d'arborer le pavillon luxembourgeois. Cette mesure prend effet avec la notification intervenant aux termes du paragraphe 1 ou 2 de l'article 17 1.1.1-14.

Art. 17 1.1.1-14. Procédure de radiation.

(1) Dans les cas où le navire perd la nationalité luxembourgeoise à la suite d'un événement autre que le retrait de l'autorisation ministérielle ou le non renouvellement du certificat d'immatriculation, cet événement est, dans les trente jours à compter de la date où il s'est produit, notifié au Commissaire ~~aux affaires maritimes~~, par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé.

La notification est accompagnée du document, dressé en double, constatant l'événement. S'il s'agit toutefois d'un acte authentique, une expédition de celui-ci accompagnée d'une copie certifiée conforme doit être produite. La notification agréée par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ sera présentée avec les documents au conservateur des hypothèques aux fins d'inscription au registre matricule. Le double du document ou la copie certifiée conforme de l'acte authentique, et éventuellement les duplicata restent déposés au bureau du conservateur des hypothèques contre récépissé pour annulation.

Sans préjudice des dispositions de l'article 16 1.1.1-13 paragraphe 2, le conservateur des hypothèques délivrera un certificat de radiation.



(2) Dans le cas où la perte de la nationalité luxembourgeoise résulte du retrait de l'autorisation ministérielle, le ministre communique d'office au conservateur des hypothèques une copie certifiée conforme de sa décision.

(3) Le certificat d'immatriculation, coupé diagonalement en deux ainsi que les ~~certificats internationaux~~ certificats et autres documents prévus par les conventions internationales doivent être restitués au Commissariat aux affaires maritimes par lettre recommandée dans les trente jours de la notification prévue aux paragraphes précédents.

Section Chapitre 2 - Dispositions relatives au navire.

Art. ~~18~~ 1.1.2-1. Nature juridique du navire.

Les navires sont meubles. Néanmoins ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, en fait de meubles, la possession vaut titre.

Art. ~~19~~ 1.1.2-2. Dérogations.

Par dérogation à la limite de tonnage prévue à l'article 4 1.1.1-1, al 5, les navires ~~à passagers~~ peuvent être immatriculés au registre public maritime à condition qu'ils soient conformes à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'elle a été modifiée.

~~Le ministre peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 61 si le navire a fait l'objet de travaux de transformation importants, à condition que le navire soit conforme aux standards applicables aux navires neufs prévus par les conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie.~~

Le commissaire peut déroger à la limite d'âge prévue à l'article 2.0.0-2. à condition que le navire soit conforme aux standards applicables prévus par les conventions internationales.

Art. ~~20~~ 1.1.2-3. Commandement du navire.

~~Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne ayant la nationalité d'un pays membre de la Communauté européenne et qui est titulaire d'un diplôme, reconnu au Luxembourg, d'une école de navigation. Il peut être dérogé à la condition de nationalité en vertu d'une autorisation accordée par le ministre dans des cas particuliers, notamment si les besoins du commerce ou de la navigation le justifient ou bien compte tenu de l'origine des navires sollicitant l'immatriculation au registre.~~

Le commandement d'un navire battant pavillon luxembourgeois est attribué à une personne titulaire d'un brevet de qualification reconnu au Luxembourg.

Art. ~~21~~ 1.1.2-4. Qualification de l'équipage.



~~Tous les diplômes et certificats des gens de mer reconnus dans un État membre de la Communauté européenne, seront également reconnus au Luxembourg à condition qu'ils répondent aux normes fixées par la Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.~~

~~Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'application du présent article.~~

L'équipage d'un navire battant pavillon luxembourgeois est composé de gens de mer qualifiés, remplissant les conditions de formation et de qualification énoncées aux articles 3.1.1-14 et suivants.

Art. 22 1.1.2-5. Composition de l'équipage.

~~Un certificat d'équipage minimum annexé au certificat d'immatriculation est délivré par le Commissaire aux affaires maritimes.~~

~~Pour la détermination de l'équipage, le Commissaire aux affaires maritimes tiendra compte des caractéristiques du navire, de son état d'automatisation et de la zone de navigation, ainsi que de tous les autres faits significatifs.~~

~~Le capitaine ou son délégué mentionne les noms et adresse et rang des membres de l'équipage sur le livre de bord. Un règlement ministériel pourra préciser les mentions à y apposer.~~

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

**~~CHAPITRE TITRE 2 - Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque -~~
Organisation et fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques – Rétributions.**

Art. ~~23~~ 1.2.0-1. Droits d'enregistrement et droits d'hypothèque.

(L. 22 décembre 2006)

Tous actes entre vifs, à titre gratuit ou onéreux, translatifs ou déclaratifs de droits réels sur un navire construit ou en construction sont exempts des droits proportionnels d'enregistrement et de transcription. Il en est de même, en ce qui concerne les droits proportionnels d'enregistrement, des actes d'ouverture de crédit, s'il est établi par les dispositions de la convention qu'ils sont destinés au financement, avec constitution de garantie hypothécaire, de navires construits ou en construction.

L'inscription de l'hypothèque maritime est exempte de tout droit à l'exception toutefois du salaire du conservateur des hypothèques.



Art. 24 1.2.0-2. La législation en matière hypothécaire immobilière est applicable pour autant que la présente loi ne dispose pas autrement.

Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'application de la présente loi et notamment :

- a) l'organisation et le fonctionnement du bureau de la conservation des hypothèques maritimes ;
- b) le mode suivant lequel les registres sont tenus ;
- c) les rétributions à prélever pour l'examen de la déclaration ou de la demande, pour l'immatriculation de tous navires sous pavillon luxembourgeois, pour établir et délivrer les documents, pour conserver, prolonger ou radier l'immatriculation ou une inscription quelconque et pour en permettre la consultation ou pour fournir des informations.

Les rétributions à prélever pour l'immatriculation ou la prorogation de l'immatriculation se composent d'une taxe de base annuelle qui ne pourra être inférieure à 1000 euros ni supérieure à 3000 euros et d'une taxe de première immatriculation ou taxe annuelle qui ne pourra être inférieure à 0,25 euro ni supérieure à 1,25 euros par tonne.

CHAPITRE-TITRE 3 - De la publicité des droits réels concédés sur des navires.

Art. 25 1.3.0-1. Les actes et jugements faisant preuve d'une convention constitutive, translatrice, déclarative ou extinctive d'un droit réel, autre qu'un privilège, sur un navire construit ou en construction, sont inscrits au bureau de la conservation des hypothèques; jusque-là ils ne peuvent être opposés aux tiers.

Art. 26 1.3.0-2. Sont également inscrites audit bureau, les demandes tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire construit ou en construction et les décisions rendues sur ces demandes.

Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause.

Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement, avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

Art. 27 1.3.0-3. Les actes sous seing privé enregistrés et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

Art. 28 1.3.0-4. Aucun acte n'est admis à l'inscription si le navire auquel il se rapporte n'est pas immatriculé.

Art. 29 1.3.0-5. L'inscription prévue par l'article 25 1.3.0-1 est faite au registre matricule sur la présentation, au conservateur des hypothèques, de l'acte soumis à la publicité, s'il est sous seing privé et d'une expédition de cet acte, s'il est authentique.



Si l'acte est sous seing privé, il est présenté en deux originaux dont l'un est exempt du timbre. S'il est authentique, il est joint à l'expédition une copie certifiée, exempte du timbre.

Art. ~~30~~ 1.3.0-6. Le conservateur des hypothèques mentionne sur le registre matricule :

- a) la date de l'acte ;
- b) la nature de l'acte et, s'il est authentique, la désignation de l'officier public ou du tribunal dont il émane;
- c) les nom, prénoms, profession et domicile des parties ;
- d) la nature de la convention et ses éléments principaux.

Art. ~~31~~ 1.3.0-7. Le conservateur, après avoir opéré l'inscription, remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique et l'un des originaux s'il est sous seing privé. Il certifie au pied de l'acte avoir fait l'inscription, dont il indique la date et le numéro. La copie certifiée de l'acte authentique ou l'original exempt du timbre, si l'acte est sous seing privé, restent déposés au bureau.

Art. ~~32~~ 1.3.0-8. Si l'acte soumis à l'inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme, télex ou téléfax, ou autres nouvelles technologies de communication, contenant les indications mentionnées à l'article ~~30~~ 1.3.0-6.

Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, télex ou téléfax, ou autres nouvelles technologies de communication, l'acte soit présenté au conservateur des hypothèques pour être soumis à l'inscription.

Art. ~~33~~ 1.3.0-9. L'inscription exigée par l'article ~~26~~ 1.3.0-2 est faite au registre matricule sur la présentation au conservateur :

- a) s'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les nom, prénoms, profession et domicile des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action ;
- b) s'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les nom, prénoms, profession et domicile des parties, le dispositif de la décision et le tribunal ou la cour qui l'a rendue.

Le conservateur remet au requérant un des extraits sur lequel il certifie que l'inscription a été faite.

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte la demande de résolution, de révocation ou d'annulation, le conservateur se borne à constater la remise desdits extraits au registre de dépôts, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise.

Art. ~~34~~ 1.3.0-10. Si plusieurs titres soumis à la publicité ont été présentés le même jour à la conservation des hypothèques, la préférence se détermine d'après le numéro d'ordre sous lequel la remise des titres aura été mentionnée par le conservateur au registre de dépôts.

Art. ~~35~~ 1.3.0-11. L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par les articles du présent titre n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.



CHAPITRE TITRE 4 - Des privilèges et hypothèques maritimes.

Art. 36 1.4.0-1. Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance : ils priment toujours les hypothèques.

Art. 37 1.4.0-2. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Art. 38 1.4.0-3. Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Art. 39 1.4.0-4. Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité.

Section Chapitre 1 - Des privilèges maritimes.

Art. 40 1.4.1-1. (1) Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

a) Les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

b) ~~Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord~~

Les créances résultant du contrat d'engagement des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;

c) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

d) Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

e) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.



- (2) Les accessoires du navire et du fret visés sous (1) ci-dessus s'entendent :
- a) Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;
 - b) Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
 - c) Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées aux capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'alinéa a) ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

Art. 41 1.4.1-2. (1) Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1^{er} de l'article ~~40~~ 1.4.1-1 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux nos c) et e) sous (1) de l'article ~~40-1.4.1-1~~, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

(2) Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

(3) En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

(4) Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

(5) Les dispositions de l'article ~~40~~ 1.4.1-1 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal,



sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

Section Chapitre 2 - De l'hypothèque maritime.

Art. 42 1.4.2-1. Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Les articles 2124, 2125 et 2126 du code civil sont applicables à l'hypothèque maritime.

Art. 43 1.4.2-2. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des bâtiments spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction.

L'article 2131 du code civil est applicable.

Art. 44 1.4.2-3. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, appaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

Art. 45 1.4.2-4. L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

Art. 46 1.4.2-5. L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.

En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession.

L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation, ni après la faillite du débiteur.

Lorsque le navire perd sa nationalité luxembourgeoise, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite après la radiation de l'immatriculation.

Art. 47 1.4.2-6. Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier dans le lieu de la résidence du conservateur des hypothèques.

Celui-ci mentionne sur le registre matricule, outre les énonciations prescrites par l'article ~~30~~ 1.3.0-6 :

- a) le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital ;
- b) le cas échéant, la stipulation de voie parée;
- c) l'élection de domicile.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives et l'inscription pourront être faites au procureur.

L'article 2152 du code civil est applicable.



Art. 48 1.4.2-7. Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Art. 49 1.4.2-8. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler ; sinon, elle ne vaudra que comme inscription première.

Art. 50 1.4.2-9. Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.

Art. 51 1.4.2-10. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

Dans le cas de règlement d'avaries concernant le navire, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits ; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

Art. 52 1.4.2-11. Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou en vertu d'un jugement déclaré exécutoire nonobstant opposition ou appel.

La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, soit sur le dépôt d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit sur le dépôt de l'acte en brevet et d'une copie certifiée sur papier libre, soit sur le dépôt de l'acte sous seing privé, soit sur le dépôt d'une expédition du jugement.

Un extrait littéral de l'acte authentique suffit, lorsqu'il y est déclaré, par le notaire qui l'a délivré, que l'acte ne contient ni conditions ni réserves.

Si l'acte est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt du timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la représentation du titre constitutif d'hypothèque, revêtu de la relation de son inscription. Le conservateur y fait mention de la radiation totale ou partielle de l'inscription.

La représentation du titre constitutif est également requise lorsque l'acte est authentique et a été passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou s'il a été fait à l'étranger dans les formes admises par la loi étrangère.



Art. 53 1.4.2-12. Les demandes en radiation et en réduction sont régies par les articles 2159 et 2160 du code civil.

Section Chapitre 3 - De l'extinction des privilèges et hypothèques.

Art. 54 1.4.3-1. Les privilèges et hypothèques s'éteignent :

- a) par l'extinction de l'obligation principale ;
- b) par la renonciation du créancier ;
- c) par la vente forcée du navire grevé;
- d) par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites ci-après.

En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au litt. e) paragraphe (1) de l'article 40 1.4.1-1 ci-dessus le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au litt.e) paragraphe (1) de l'article 40, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées à l'article 40 1.4.1-1.

Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai fixé, sans que le délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

Art. 55 1.4.3-2. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

- a) que l'acte d'aliénation soit inscrit conformément à l'article 25 1.3.0-1;
- b) que l'aliénation soit publiée au Mémorial et à deux reprises et à huit jours d'intervalle dans la presse maritime ;
- c) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de l'inscription ou de la dernière publication.

Néanmoins, le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente, tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

Art. 56 1.4.3-3. Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous la condition que, dans les six mois de l'inscription de son titre ou, en cas de poursuites endéans ces six mois, dans le



délai de quinzaine à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, le nouveau propriétaire notifie à tous les créanciers inscrits, aux domiciles par eux élus dans les inscriptions :

- a) un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de vente ;
- b) l'indication de la date de l'inscription de son titre;
- c) un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

Art. 57 1.4.3-4. Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues qui ne viennent que pour partie en ordre utile sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence, et pour le tout à l'égard du débiteur.

Art. 58 1.4.3-5. Si parmi les créanciers inscrits se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entende exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, de le déclarer au greffe du tribunal devant lequel l'ordre doit être poursuivi.

La déclaration doit être faite dans les quinze jours de la notification et suivie, dans les dix jours, de la demande en résolution.

A partir du jour où le créancier a déclaré vouloir exercer l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

Art. 59 1.4.3-6. Dans les quinze jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit peut requérir la mise du navire aux enchères en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisie.

TITRE LIVRE 2 - les conditions de sécurité.

Les conventions figurant à l'annexe 3 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent livre.

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle que modifiée (SOLAS 1974) et Protocole de 1978 y relatif, tel que modifié (SOLAS Prot 1978) et Protocole de 1988 y relatif (SOLAS Prot 1988).



- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée (Colreg 1972).
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol 1973) et Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, tel que modifié (Marpol Prot 1978).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée (LL 1966) et Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL Prot 1988).
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 1969).
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et Protocole y relatif de 1976 (CLC Prot 1976) et Protocole y relatif de 1984 (CLC Prot 1984).
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978).
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR 1979).
- Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, 1972, telle que modifiée (LDC 1972).

Art. 60 2.0.0-1. Sans préjudice des dispositions de l'article ~~63 2.0.0-4~~, aucun navire n'est autorisé à naviguer sous pavillon luxembourgeois, s'il n'est muni du certificat d'immatriculation décrit dans le livre premier de la présente loi ainsi que ~~des certificats internationaux~~ des certificats et autres documents en cours de validité prévus par les conventions internationales en vigueur et dûment ratifiées par le Luxembourg.

Aucun navire luxembourgeois ne peut prendre la mer, ni au départ d'un port fluvial, ni dans aucun port maritime, s'il ne répond pas aux conditions de sécurité prévues dans les conventions internationales en vigueur, dûment ratifiées par le Luxembourg ou requises par la présente loi et des règlements pris en son exécution.

Art. 61 2.0.0-2. Tout navire sollicitant l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de ~~la CEE~~ l'Union européenne ou par ~~une société de classification agréée par le commissaire aux affaires maritimes selon l'article 65~~ un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (ci-après « l'organisme agréé ») et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité »). Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire ~~aux affaires maritimes~~.

Aucun navire dépassant 15 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation sous pavillon luxembourgeois.



Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de celle-ci au moment où le navire atteint 15 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du navire, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.

Art. 62 2.0.0-3. Toute personne physique ou morale devra être en possession d'une assurance de responsabilité civile (Protection and Indemnity Insurance), émise par une société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise et ayant son siège dans un des pays membres de la CEE l'Union européenne. Cette assurance doit couvrir l'ensemble des dommages qui peuvent être causés par l'intermédiaire du navire et de sa cargaison dont l'immatriculation est sollicitée.

Tout navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969.

Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité est délivré par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~. Ce certificat est conforme au modèle figurant à la convention internationale du 29 novembre 1969. Les conditions de délivrance et de validité du certificat sont, pour autant que nécessaire, précisées par règlement grand-ducal.

Le certificat doit être annexé au document de bord.

Art. 63 2.0.0-4. Sont soumis à un régime spécial qui sera déterminé par règlement grand-ducal :

a) les navires naviguant exclusivement dans une zone de navigation restreinte le long d'une côte, en bornage d'estuaires.

Mention de cette restriction à la navigation sera faite sur le certificat d'immatriculation délivré à cette catégorie de navires ;

b) les navires, autres que les bâtiments de plaisance, qui entreprennent un voyage spécial.

Art. 64 2.0.0-5. Pour autant que les conventions internationales en vigueur dûment ratifiées par le Luxembourg relatives aux conditions de sécurité des navires n'y pourvoient pas, un ou plusieurs règlements grand-ducaux déterminent les normes relatives à la sécurité des navires en fonction du service et de la navigation auxquels ils sont destinés et notamment les prescriptions relatives :

a) à la construction et à l'état d'entretien de la coque;

b) aux engins de sauvetage ;

c) aux agrès et appareils, aux objets d'armement, y compris les moyens contre l'incendie et les pièces de rechange;

d) aux instruments nautiques, aux appareils de propulsion, aux appareils mécaniques et électriques, aux appareils de signalisation, à la radiotélégraphie et téléphonie;

e) aux aptitudes physiques, aux brevets, aux licences et aux autres attestations similaires qui peuvent être exigés du capitaine et de l'équipage, ainsi qu'au nombre des membres d'équipage ;

f) au nombre des passagers par catégorie qui peuvent être transportés ;

g) à l'habitabilité des aménagements, à l'hygiène et à la salubrité;

h) aux échelles de tirant d'eau et aux marques de franc-bord;



- i) à la stabilité, à l'arrimage et au lestage ;
- j) aux engins de levage.

Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ pourra, dans des cas exceptionnels, accorder des exemptions d'une ou de plusieurs de ces dispositions, en tenant compte des conventions internationales ratifiées par le Luxembourg.

Art. 65 2.0.0-6. Pour l'instruction des demandes d'immatriculation conformément à l'article 2.0.2.0-1, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ pourra accepter des certificats délivrés par des autorités maritimes étrangères ou ~~des sociétés de classification~~ des organismes habilités désignés par le ministre.

En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra :

- s'assurer de la coopération d'autorités maritimes ou portuaires étrangères sur la base d'accords à conclure avec ces autorités ;
- ~~mandater les sociétés de classification agréées~~ mandater les organismes habilités par le ministre pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence.

Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement 391/2009/CE précité que le commissaire pourra mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonctions des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des critères transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal.

Art. 66 2.0.0-7. Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois se trouve à l'étranger dans l'impossibilité de renouveler un certificat venant à expiration, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ en sera informé sans délai et pourra indiquer la procédure à suivre pour obtenir un certificat provisoire qui peut uniquement être délivré pour terminer le voyage et n'excédera en aucun cas cinq mois.

Lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois a subi une avarie grave ou que sa structure a subi des modifications importantes, le certificat d'immatriculation est suspendu de plein droit. Il ne peut être revalidé que par le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ dans les conditions énoncées à l'article 65 2.0.0-6.

En dehors des cas prévus à l'alinéa qui précède, lorsqu'un navire battant pavillon luxembourgeois entre dans un port après avoir subi une avarie, ou qu'il y a risque d'avarie après des incidents techniques ou autres, le voyage ne peut être poursuivi jusqu'à ce que le capitaine n'ait informé de ces faits le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les autorités portuaires.

Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ pourra exiger l'établissement des rapports d'expertise et la communication des extraits du journal de bord.



Art. 67 2.0.0-8. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article 2 0.2.0-1, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ accomplira ses fonctions de contrôle en collaboration avec les autorités maritimes étrangères, conformément aux conventions internationales régissant la matière.

En cas de besoin il pourra mandater des ~~sociétés de classification~~ organismes habilités visés à l'article ~~65~~ 2.0.0-6 pour l'accomplissement de certains actes suivant les modalités qu'il déterminera.

Art. 68 2.0.0-9. Dans l'exercice de ses attributions telles que définies à l'article 2 0.2.0-1, le commissaire aux affaires maritimes pourra mandater une personne physique ou morale, justifiant d'une expérience reconnue dans le domaine maritime, afin d'effectuer ponctuellement des contrôles, des inspections ou des enquêtes sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 69 2.0.0-10. Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les agents dûment mandatés visés aux articles ~~65 et 68~~ 2.0.0-6 et 2.0.0-9 ont le droit de se rendre à toute heure du jour et de la nuit à bord des navires et autres bâtiments visés par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Tout capitaine ou propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois est tenu de donner aux personnes visées à l'alinéa qui précède les renseignements et l'aide que ceux-ci jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 70 2.0.0-11. (1) Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les agents dûment mandatés visés à l'article ~~65~~ 2.0.0-6 ont le droit de faire arrêter tout navire qui ne répond pas aux conditions établies par la présente loi.

Ils ont également le droit de faire arrêter tout navire ne battant pas pavillon luxembourgeois, s'il existe des présomptions graves que sa sécurité ou celle de son équipage ou de ses passagers soit compromise.

Conformément aux conventions de l'organisation maritime internationale, le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ n'exerce le droit, prévu au présent paragraphe, à l'égard de navires ou de bâtiments étrangers qu'après en avoir informé le Consul du pays dont le navire ou le bâtiment bat pavillon. Il indiquera les mesures à prendre et les motifs de l'intervention. Dans des cas urgents, cette information est faite sans délai après que les mesures ont été prises.

Le navire ou le bâtiment peut repartir aussitôt que les conditions requises ont été remplies après avis favorable d'un inspecteur ~~d'une société de classification agréée~~ d'un organisme habilité.

Notification des décisions prises en la matière est donnée aux autorités portuaires du lieu où se trouve le navire.

(2) Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ ou les agents dûment mandatés visés à l'article ~~65~~ 2.0.0-6 ont le droit d'interdire le départ d'un navire battant pavillon luxembourgeois :

- a) si le navire ou le bâtiment n'est pas muni des certificats requis en cours de validité;
- b) si dans le cas prévu à l'article ~~67~~ 2.0.0-8, la surveillance effectuée a révélé que le navire ne satisfait pas aux conditions légales ou réglementaires requises ;



c) s'il existe des présomptions que la non-observation des conditions prévues à l'article 64 2.0.0-5 compromet la sécurité de l'équipage ou des passagers. L'interdiction de départ est levée quand il est satisfait aux conditions légales et réglementaires.

Art. 71 2.0.0-12. L'équipage peut, en tout temps, s'adresser par requête motivée au commissaire ~~aux affaires maritimes~~, s'il estime que le navire ou le bâtiment n'offre pas toutes les garanties de sécurité voulues. Le commissaire ~~aux affaires maritimes~~ désignera un délégué pour entendre l'équipage avant de prendre les mesures requises par les circonstances.

TITRE LIVRE 3 – Droit applicable aux gens de mer.

~~Les conventions figurant à l'annexe 4 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent titre.~~

~~— La Convention No 53 concernant le minimum de capacité professionnelle des capitaines et officiers de la marchande, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée convention sur les brevets de capacités des officiers, 1936.~~

~~— La Convention No 58 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936.~~

~~— La Convention No 68 concernant l'alimentation et le service de table à bord des navires, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946.~~

~~— La Convention No 69 concernant le diplôme de capacité professionnelle des cuisiniers de navire adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 27 juin 1946, dénommée convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946.~~

~~— La Convention No 73 concernant l'examen médical des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946.~~

~~— La Convention No 74 concernant les certificats de capacité de matelot qualifié adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 juin 1946, dénommée convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946.~~

~~— La Convention No 92 concernant le logement de l'équipage à bord (révisée en 1949) adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 18 juin 1949, dénommée convention sur le logement des équipages (révisée), 1949.~~

~~— La Convention No 108 concernant les pièces d'identité nationale des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 13 mai 1958, dénommée Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958.~~

~~— La Convention No 146* concernant les congés payés annuels des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976.~~

~~— La Convention No 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 29 octobre 1976, dénommée convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.~~



— La Convention No 166 concernant le rapatriement des marins adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 septembre 1987, dénommée convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987.

Chapitre 1er. — Le contrat de travail maritime

72. Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire battant pavillon maritime luxembourgeois en vue ou en cours d'une expédition maritime, est un contrat de travail maritime régi par les dispositions de la présente loi.

73. Sans préjudice des règles qui régissent la libre circulation des travailleurs communautaires, le contrat de travail maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi en territoire luxembourgeois.

74. Nul ne peut contracter un contrat de travail maritime s'il n'a atteint l'âge de 18 ans accomplis, sauf en cas de stage. Un règlement grand-ducal fixera les modalités de stage des marins.

75. Le placement du travailleur se proposant de contracter un contrat de travail maritime a lieu par embauchage direct ou par l'entremise d'une institution paritaire de placement maritime.

76. Le recrutement du marin par contrat de travail maritime est subordonné à la présentation d'un certificat médical attestant que le marin remplit les conditions d'aptitude physique pour exercer la navigation et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage.

Le certificat doit attester notamment:

- a) que l'ouïe et la vue du titulaire et, s'il s'agit d'une personne devant être employée au service du pont, sa perception des couleurs sont satisfaisantes;
- b) que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service à la mer ou qui le rend impropre à ce service, ou qui comporterait un risque pour la santé d'autres personnes à bord.

Le certificat médical est délivré aux frais de l'armateur par un médecin agréé par le commissaire aux affaires maritimes.

Le certificat délivré reste valide pendant une période d'une année à compter de sa date de délivrance, sauf interruption de navigation de plus de 3 semaines pour cause d'accident ou de maladie, auquel cas il doit être renouvelé.

Si la période de validité expire au cours du voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Dans le cas d'urgence, le marin peut provisoirement être engagé dans le cadre d'un contrat de travail maritime, sans qu'il ait été satisfait aux dispositions du présent article. Dans ce cas, la visite médicale doit être subie au premier port touché par le navire où cette visite sera possible.

L'armateur peut à tout moment demander au marin de se soumettre à une nouvelle visite médicale.

Un règlement grand-ducal peut établir les modalités d'application du présent article.



77. (1) Le contrat de travail maritime doit être constaté par écrit pour chaque marin au plus tard au moment de son entrée en service; il doit être passé en double exemplaire, le premier étant remis à l'armateur ou à son représentant, le deuxième au marin.

Le contrat doit être rédigé de façon à permettre aux marins de connaître les droits et obligations respectives des parties au contrat.

Le contrat de travail maritime doit contenir notamment les énonciations suivantes:

1. Nom et l'armateur et de son représentant éventuel.
2. Nom et prénoms du membre de l'équipage, ainsi que les données suivantes:
 - date et lieu de naissance;
 - adresse de résidence;
 - nationalité;
 - brevets et certificats de capacité;
 - les ayants droit;
 - numéro de passeport et la date d'expiration;
 - numéro du livret de marin.
3. Service auquel il doit être affecté.
4. Lieu et date de l'entrée en service et désignation du navire.
5. Le ou les voyages à entreprendre.
6. Montant des gages.
7. Le système de sécurité sociale applicable.
8. Durée du contrat.
9. Lieu et date de l'engagement.

(2) Le contrat de travail maritime doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un ou plusieurs voyages.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai ne peut être inférieur à ceux visés à l'article 79 para graphe (3) de la présente loi.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour la durée du voyage, le contrat doit désigner nominativement le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé terminé.

Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale européen, même si le voyage pour lequel il a contracté n'est pas achevé.

Par port européen, il faut comprendre les ports situés dans les États membres de la Communauté Economique Européenne, de la Norvège, de la Suède, de la Finlande et de l'Islande.

78. (1) Le contrat de travail maritime conclu pour un temps déterminé prend fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat de travail maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Le refus par l'employeur de renouveler le contrat à durée déterminée après deux prorogations successives au moins, peut être assimilé à un licenciement.



~~(2) Hormis le cas visé à l'article 82, le contrat de travail maritime à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme.~~

~~L'inobservation par l'employeur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le salarié à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non comprises les heures supplémentaires, qu'il aurait perçus jusqu'au terme du contrat.~~

~~L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa 1er ouvre droit pour l'employeur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant ne puisse excéder la rémunération correspondant à la durée du contrat restant à courir.~~

~~**79.** (1) Le contrat de travail maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat par le capitaine ou par le marin, sous condition que le délai de préavis soit observé.~~

~~(2) La notification de la résiliation du contrat de travail maritime par le capitaine ou par le marin peut être effectuée dans un port de chargement ou de déchargement du navire par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ou par le capitaine, par une déclaration verbale mentionnée au journal de bord, fait en présence de deux témoins qui signent le journal de bord ou, le cas échéant, par lettre recommandée à la poste.~~

~~Le licenciement du capitaine doit être notifié par l'armateur ou par un représentant de l'armateur muni d'un mandat spécial.~~

~~La résiliation du contrat de travail maritime est portée au journal de bord du navire.~~

~~(3) En cas de notification de la résiliation à l'initiative du capitaine ou du marin, le contrat de travail maritime prend fin:~~

~~– à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à 3 mois;~~

~~– à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus comprise entre 3 mois et moins de 3 ans;~~

~~– à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de 3 ans au moins.~~

~~La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai de préavis.~~

~~(4) La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 82 ou sans respecter les délais de préavis visés au présent article est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.~~

~~**80.** (1) En cas de résiliation du contrat de travail maritime conclu pour une durée indéterminée, le marin peut demander, dans les 15 jours à dater de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 79, que le capitaine du navire porte sur le journal de bord la ou les causes du licenciement liées à son aptitude ou à sa conduite ou fondées sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise.~~

~~Dans ce cas, le capitaine est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord la ou les causes du licenciement et remettre au marin, dans les huit jours au plus tard, copie, signée de sa main, de cette mention.~~



~~(2) La résiliation du contrat de travail maritime ouvre droit, si elle est abusive, à des dommages et intérêts.~~

~~Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal le licenciement qui est contraire à la loi et/ou qui n'est pas fondé sur les motifs réels et sérieux.~~

~~L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat de travail maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation.~~

~~Ce délai est valablement interrompu en cas de réclamation écrite introduite auprès de l'employeur par le marin, son mandataire ou son organisation syndicale.~~

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

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

~~L'abstention du marin de 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 82 ni un motif sérieux au sens du paragraphe (1) du présent article.~~

~~**81.** Le marin licencié a droit, sauf en cas de licenciement immédiat pour motif grave, à une indemnité de départ égale à~~

~~– une mensualité après une ancienneté de services continus de 5 années au moins auprès du même armateur;~~

~~– deux mensualités après une ancienneté de services continus de 10 années au moins auprès du même armateur;~~

~~– trois mensualités après une ancienneté de services continus de 15 années au moins auprès du même armateur.~~

~~**82.** (1) Le contrat de travail maritime d'un membre de l'équipage peut être résilié sans préavis ou avant l'expiration du terme dans l'un des cas énumérés ci-après:~~

~~1. s'il apparaît que le membre de l'équipage est inapte au service pour lequel il s'est engagé et ce pour des raisons existant avant l'engagement, à moins que celles-ci n'aient été connues de l'armateur ou auraient dû raisonnablement l'être;~~

~~2. si le membre de l'équipage est atteint d'une maladie transmissible qui peut être dangereuse pour d'autres personnes à bord ou s'il omet de déclarer qu'il est porteur de germes de la fièvre typhoïde ou d'une fièvre paratyphoïde;~~

~~3. s'il se rend coupable de fautes répétées particulièrement graves dans le service;~~

~~4. s'il se rend coupable d'un fait disciplinaire ou pénal rendant sa présence à bord indésirable;~~

~~5. s'il commet un acte qui le rend incapable de travailler.~~

~~Le capitaine est tenu de mentionner sans délai sur le journal de bord toute résiliation immédiate d'un contrat de travail maritime avec l'énonciation précise du ou des faits reprochés au marin et les circonstances qui sont de nature à leur attribuer le caractère d'un motif grave; il est obligé de remettre au membre de l'équipage une copie, signée de sa main, de cette mention.~~

~~(2) Tout membre de l'équipage peut résilier son contrat de travail sans préavis dans l'un des cas énumérés ci-après;~~

~~1. si l'armateur ou le capitaine se rend coupable d'un manquement grave à ses devoirs envers lui;~~

~~2. si le capitaine l'insulte gravement, lui fait subir de mauvais traitements ou tolère de tels traitements de la part de tiers;~~



3. si le navire change de pavillon;
 4. si le congé annuel est refusé à l'intéressé;
 5. si le navire doit toucher un port contaminé par une épidémie ou ne quitte pas immédiatement un port où une épidémie s'est déclarée, de sorte que la santé du membre de l'équipage s'en trouve sérieusement menacée;
 6. si le navire est appelé à traverser une zone où il sera exposé à des dangers particuliers en raison d'un conflit armé, ou, le cas échéant, s'il ne quitte pas une telle zone sans délai;
 7. en cas d'innavigabilité du navire, de logement insalubre, de privation d'aliments ou de boissons, de délivrance de vires avariés, d'équipage insuffisant; dans ces cas, le membre de l'équipage n'a le droit de résilier son engagement sans préavis que s'il formule une plainte en conséquence et s'il n'est pas remédié dans un délai raisonnable à l'objet de cette dernière.
- Un membre de l'équipage n'est pas autorisé à résilier son contrat de travail maritime en vertu des points 5 et 6 de l'alinéa qui précède s'il était au courant, avant le début de la traversée, des motifs de résiliation.

(3) Aucun fait fautif ne peut à lui seul donner lieu à la résiliation pour motif grave au-delà d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu à l'exercice de poursuites pénales.

83. Quelle que soit sa nature, le contrat de travail maritime prend fin:

1. par le décès du marin;
2. par la perte, par l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire;
3. par la mise en détention du marin comme auteur ou complice d'une infraction;
4. par la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du code civil;
5. par le débarquement régulier du marin pour cause de maladie ou de blessure;
6. par le consentement mutuel des parties;
7. par le désarmement du navire ou par le séjour prolongé du navire dans un chantier naval pour une période supérieure à 10 jours;
8. par la déclaration en état de faillite de l'armateur. L'article L.126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.

84. S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur notamment par succession, vente, fusion, transformation de fonds ou mise en société, tous les contrats de travail maritime en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel armateur et les marins.

85. Tout marin navigant sous pavillon luxembourgeois doit être porteur d'un livret établi et délivré par le commissaire aux affaires maritimes.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

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

Chapitre 2. — Droits et obligations du marin



~~86.~~ Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

~~87.~~ Tout retard non justifié apporté par le marin dans la prise de son service à bord au jour et à l'heure fixés pourra être considéré par l'armateur comme une cause légitime de résiliation du contrat.

Lorsque le marin est absent du bord par suite de force majeure ou d'un cas fortuit 2 heures avant l'appareillage du navire, il pourra être remplacé sans avoir droit à aucune indemnité.

En cours de voyage, l'absence du bord sans autorisation du capitaine constitue une cause légitime de résiliation même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage du navire.

~~88.~~ Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la loi ou par les règlements et usages en vigueur.

~~89.~~ Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

~~90.~~ Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

~~91.~~ (1) Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée du contrat.

Les aliments qui lui sont fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

Tout retranchement opéré sur les rations distribuées donne lieu au profit du marin à une indemnité représentative équivalente à la valeur du retranchement opéré; le retranchement doit faire l'objet d'une mention au journal de bord du navire.

(2) L'armateur est obligé de fournir au marin à bord du navire un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage.

Art. 91bis. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L.432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans lequel la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

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

Chapitre 3. — Les conditions de travail et de rémunération



~~92. (1) Le travail du personnel lié par contrat de travail maritime est organisé sur la base de 8 heures par jour et de 40 heures par semaine.~~

~~Est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.~~

~~Est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord.~~

~~(2) La convention collective de travail, sinon le Ministre, peut, à la demande de l'armateur et sous les conditions et selon les modalités qu'elle détermine, fixer l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou sur une période de temps autre que la semaine pour tenir compte de la continuité de l'activité des navires, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des personnes et des biens en mer et aux ports.~~

~~En cas de besoin, un règlement grand-ducal peut réglementer l'aménagement et la répartition du temps de travail des marins.~~

~~(3) La durée maximale journalière du travail peut être dépassée sans majoration de rémunération pour les travaux ci-après:~~

~~a) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées;~~

~~b) les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse;~~

~~c) les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires;~~

~~d) les travaux supplémentaires requis par les formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires;~~

~~e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques;~~

~~f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts.~~

~~(4) Tout travail autre que ceux visés au paragraphe (3) fourni en dehors de la durée normale du travail est considéré comme heures supplémentaires et rémunéré comme telles suivant le taux fixé par le contrat.~~

~~Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à 25%.~~

~~93. En principe, il ne doit être imposé aux marins les dimanches aucun travail autre que les travaux nécessités par les circonstances de force majeure, la sécurité et la conduite du navire et le service des personnes embarquées ou de la cargaison.~~

~~Sont applicables aux marins servant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions de l'article 7 de la loi du 1er août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employées et ouvriers.~~

~~94. Le salarié servant à bord d'un navire a droit à un congé payé à la charge de l'armateur calculé à raison de 3 jours par mois d'embarquement.~~

~~95. (1) Les gages du salarié servant à bord d'un navire sont fixés au mois.~~



~~(2) Les gages sont payables au membre de l'équipage pendant tout le temps qui est nécessaire pour se rendre au lieu où il doit prendre son service.~~

~~(3) Les gages sont exigibles à l'expiration du contrat de travail maritime ou après débarquement du marin.~~

~~Toutefois, les membres de l'équipage ont droit à des avances sur leurs gages lorsque le navire est mouillé dans un port ou en rade.~~

~~Il est interdit de payer les gages dans un établissement de consommation public ou dans un débit de boissons.~~

~~(4) Si un membre de l'équipage lui en fait la demande, l'armateur versera une partie de ses gages à la fin de chaque mois à toute personne désignée par lui, sans que ce paiement puisse dépasser 65% des gages nets du marin calculés sur une période d'un mois.~~

~~Si un membre de l'équipage lui en fait la demande, l'armateur ou son représentant lui remet un certificat de délégation de gages.~~

~~(5) Le capitaine est obligé de remettre au marin à la fin de chaque mois un décompte exact et détaillé concernant les heures travaillées, en précisant les heures donnant lieu à majoration et les taux de majoration.~~

~~96. Les gages du marin ne peuvent être inférieurs au salaire social minimum fixé en application de la loi du 12 mars 1973 portant réforme du salaire social minimum.~~

~~Pour tenir compte de ses obligations de nourriture et de logement, l'armateur est autorisé à computer un montant forfaitaire déterminé par règlement grand-ducal.~~

Chapitre 4. — Conventions collectives de travail

~~97. Conformément à la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail, l'armateur peut conclure, dans l'intérêt de l'ensemble du personnel servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois une convention collective de travail avec les organisations syndicales représentatives sur la plan national qui justifient d'une représentativité suffisante des marins soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale représentative de marins.~~

Chapitre 5. — Rapatriement

~~98. Le marin a le droit d'être rapatrié dans les cas suivants:~~

~~1. quand le contrat de travail maritime conclu pour une durée déterminée ou pour un voyage déterminé expire dans un pays autre que son pays de résidence;~~

~~2. à la fin de la période de préavis, légal ou conventionnel, notifié conformément aux dispositions de la présente loi;~~

~~3. en cas de maladie ou d'accident ou par une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager;~~

~~4. en cas de naufrage;~~



~~5. quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue;~~

~~6. quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la convention collective de travail, où le marin n'accepte pas de se rendre;~~

~~7. en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à la convention collective de travail ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.~~

99. Le marin doit être rapatrié au port d'embarquement ou à tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

100. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides; le transport aérien constituera le mode normal de transport.

(2) Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur. Le commissaire aux affaires maritimes peut exiger de l'armateur le paiement d'une caution ayant pour objet de couvrir une partie ou l'ensemble des frais de rapatriement.

Quand le rapatriement a lieu parce que le marin a été reconnu coupable judiciairement d'un manquement grave

aux obligations de son emploi, l'armateur peut recouvrer, totalement ou partiellement, les frais de rapatriement auprès du marin.

(3) Les frais à la charge de l'armateur doivent inclure

– le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement;

– le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;

– la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire, jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la convention collective;

– le transport de trente kilogrammes de bagage personnel du marin jusqu'à la destination de rapatriement;

– le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permet de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

Chapitre 6. — Maladies et blessures des marins

101. (1) Le marin est payé de ses gages et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.

(2) Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, lorsque la blessure du marin est consolidée ou lorsque le marin est rapatrié au port d'embarquement ou au port le plus proche de sa résidence habituelle.

(3) Le marin est laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin déclare que l'état du malade exige son débarquement et, si son état le requiert, son hospitalisation.



(4) Les dispositions du présent article ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure sont imputables à une faute grave du marin.

(5) Les gages du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Chapitre 7. — Dispositions spéciales applicables au capitaine

102. 1. Les dispositions du Titre 3 de la présente loi sont applicables au capitaine sauf celles qui sont déterminées par règlement grand-ducal; le même règlement peut fixer, le cas échéant, des règles particulières applicables au capitaine.

2. L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts conformément aux dispositions de l'article 80 en cas de licenciement abusif.

3. Le capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, sous peine de dommages et intérêts envers l'armateur.

Chapitre 8. — Litiges entre l'armateur et le marin

103. Les litiges qui s'élèvent entre les armateurs ou leurs représentants et les salariés liés par contrat de travail maritime sont portés devant les juridictions du travail.

Chapitre 9. — Dispositions dérogatoires

104. (1) Ne sont pas applicables aux salariés couverts par contrat de travail maritime:

1. la loi du 24 mai 1989 sur le contrat de travail;
2. la loi modifiée du 7 juin 1937 ayant pour objet la réforme de la loi du 31 octobre 1919 portant règlement légal du louage de service des employés privés;
3. la loi du 9 décembre 1970 portant réduction et réglementation de la durée du travail des ouvriers occupés dans les secteurs public et privé de l'économie;
4. la loi modifiée du 22 avril 1966 portant réglementation uniforme du congé annuel payé des salariés du secteur privé;
5. la loi modifiée du 3 juillet 1975 concernant la protection de la maternité de la femme au travail; 2. la modification de l'article 13 du code des assurances sociales;
6. la loi du 12 mai 1975 portant généralisation de l'échelle mobile des salaires et traitements;
7. l'article 4 in fine de la loi du 12 juin 1965 concernant les conventions collectives de travail;
8. l'article 19 de la loi modifiée du 24 décembre 1977 autorisant le Gouvernement à prendre les mesures destinées à stimuler la croissance économique et à maintenir le plein-emploi;
9. la loi du 12 juillet 1895 concernant le paiement des salaires des ouvriers;
10. la loi du 1^{er} août 1988 concernant le repos hebdomadaire des employés et ouvriers à l'exception de son article 7;
11. la loi du 2 mars 1982 concernant les licenciements collectifs;
12. la loi modifiée du 18 mai 1979 portant réforme des délégations du personnel;
13. la loi modifiée du 6 mai 1974 instituant des comités mixtes dans les entreprises du secteur privé et organisant la représentation des salariés dans les sociétés anonymes;
14. la loi du 28 mars 1987 sur la préretraite;



15. la loi du 26 juillet 1975 autorisant le Gouvernement à prendre des mesures destinées à prévenir des licenciements pour des causes conjoncturelles et à assurer le maintien de l'emploi;

16. la loi du 10 avril 1976 portant réforme de la réglementation des jours fériés légaux.

(2) Par dérogation au paragraphe 1, le titre II, chapitre VII, du livre I^{er} du Code du travail s'applique au transfert de navires de mer qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires de mer.

TITRE PRELIMINAIRE- Définitions, champ d'application et dispositions d'ordre public.

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

1. armateur : le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ;
2. BIT : le Bureau International du Travail ;
3. certificat de travail maritime : le certificat visé à l'article 3.4.0-3 ;
4. contrat d'engagement maritime : le contrat tel que défini aux articles 3.1.2-1 et suivants de la présente loi ;
5. déclaration de conformité du travail maritime : la déclaration visée à l'article 3.4.0-3 ;
6. gens de mer ou marin : sauf disposition contraire prévue par règlement grand-ducal conformément à l'article 3.0.0-2, paragraphe 1^{er}, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel les dispositions de la présente loi s'appliquent ;
7. navire : tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ;
8. OIT : l'Organisation Internationale du Travail ;
9. OMS : l'Organisation Mondiale de la Santé ;
10. Piraterie : tout acte qualifié de piraterie au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 ;
11. service de recrutement et de placement des gens de mer : toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs ;
12. STCW : la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978 ;



13. Vols à main armée : tout acte illicite de violence, de détention ou déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3.0.0-5. Sans préjudice des dispositions pénales prévues par la présente loi, par le Code pénal ou d'autres lois spéciales, toute personne embarquée à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est soumise aux dispositions de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande (ci-après « la loi précitée du 14 avril 1992 »).



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

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

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

TITRE 1 - Relations individuelles et collectives du travail.

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

Section 1 - Âge minimum.

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

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

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

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

Section 2 - Certificat médical.

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

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



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

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

1. un médecin licencié ou certifié par un État membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange selon les exigences de l'État en question ;
2. un médecin licencié ou certifié par un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006 selon les exigences de l'État en question;
3. un médecin licencié ou certifié par un État figurant sur la liste blanche STCW selon les exigences de l'État en question ;
4. un médecin accepté par le commissaire. Un règlement grand-ducal pourra préciser les modalités et les conditions d'acceptation d'un tel médecin.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1. l'armateur ou le capitaine qui occupe un marin qui ne s'est pas soumis aux examens médicaux et ne dispose pas d'un certificat médical valide selon les conditions fixées aux articles 3.1.1-3 à 3.1.1-11 ;
2. tout armateur qui occupe un marin lorsque ce dernier a été déclaré inapte au travail ou à un poste de travail particulier.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Section 3 - Formation et qualification.

Art. 3.1.1-14. Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions.

Art. 3.1.1-15. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Art. 3.1.1-16. Les gens de mer doivent satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'ils sont appelés à exercer à bord des navires. Les formations et titres conformes à la STCW ou aux autres instruments ayant force obligatoire, adoptés par l'OMI, sont considérés comme répondant aux prescriptions du présent article.

Un règlement grand-ducal fixe les qualifications requises et les dispositions relatives aux conditions de délivrance des titres de formation, à leur validité, aux modalités de suspension et de



retrait des prérogatives qui leur sont attachées, ainsi qu'à la reconnaissance des titres de formation professionnelle maritime. Il précise également les conditions dans lesquelles les titres, diplômes et qualifications professionnelles, obtenus ou acquis dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou dans un pays tiers sont reconnus au Luxembourg. Il précise encore les mesures visant à la prévention des fraudes et autres pratiques illégales.

Art. 3.1.1-17. En cas d'infractions aux articles 3.1.1-14 à 3.1.1-16, le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin concerné.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède :

1. est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer qui ne sont pas titulaires des titres ou autres certificats de formation correspondant aux fonctions qu'ils sont amenés à exercer à bord du navire conformes aux articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.

2. est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement le fait d'exercer le commandement du navire ou toute autre fonction du bord sans satisfaire aux exigences des dispositions des articles 3.1.1-14 et 3.1.1-16.

3. quiconque obtient par fraude ou fausses pièces un engagement est puni conformément à l'article 58 du Code pénal.

Section 4 - Équipage 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.

(3) Un rôle d'équipage, décrivant la constitution de l'équipage, est régulièrement tenu à jour. Son contenu est fixé par règlement grand-ducal. Il est tenu à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande.

Art. 3.1.1-19. Sans préjudice de l'article 2.0.0-11, l'armateur ou le capitaine qui autorise un navire à naviguer avec un équipage sans être muni du certificat d'équipage minimum ou dont



l'effectif est inférieur au minimum prescrit par le commissaire est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 5 - Recrutement et placement.

Art. 3.1.1-20. Tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin émis par le commissaire. Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus par le marin.

Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs dans l'Union européenne, la délivrance du livret de marin ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Un règlement grand-ducal fixe la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret.

Art. 3.1.1-21. Les gens de mer sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par un service de placement et de recrutement privé ou public.

Art. 3.1.1-22. (1) Un contrat de mise à disposition doit être conclu par écrit entre le service de placement et de recrutement et l'armateur.

(2) L'armateur ne peut conclure de contrat de mise à disposition avec des services de recrutement et de placement des gens de mer privés que si ceux-ci ont été agréés par les autorités de l'État où ils sont établis et qui garantissent aux gens de mer l'accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque les services de recrutement et de placement sont établis dans des États ou territoires auxquels la Convention du travail maritime, 2006 ou la Convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur doit s'assurer, par des mesures appropriées, que ces services respectent les prescriptions de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En outre, l'armateur en informera le commissaire qui pourra exiger toute pièce de nature à garantir le respect de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006. En tous les cas, le commissaire peut s'opposer au recrutement des gens de mer dans un délai de cinq jours suivant la notification lorsqu'il dispose d'informations probantes que les standards de la norme A.1.4 de la Convention du travail maritime, 2006 ne seraient pas respectées dans ledit État ou territoire.

Art. 3.1.1-23. Nonobstant l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006.

En cas de défaillance des services de placement et de recrutement, l'armateur assure notamment les conséquences financières :

1. de la maladie, de l'accident ou du décès survenant en relation avec leur emploi ;
2. du paiement des arriérés de salaires et, le cas échéant, des cotisations sociales liées aux périodes d'embarquement ;



3. du rapatriement.

Toute clause dans le contrat entre l'armateur et le service de placement et de recrutement qui a pour objet de faire échec aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 3.1.1-24. (1) Le contrat de mise à disposition passé avec un service de recrutement et de placement privé qui ne remplit pas les exigences visées à l'article 3.1.1-22 est nul.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1^{er}, l'armateur et les gens de mer sont considérés comme engagés dans les liens d'un contrat d'engagement maritime à durée indéterminée dès le commencement de la période de service.

Toutefois, les gens de mer peuvent mettre fin au contrat sans préavis ni indemnité jusqu'à la cessation de la mise à disposition à l'armateur.

Art. 3.1.1-25. Est passible d'une amende de 500 à 10.000 euros, et en cas de récidive, d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 1.250 à 12.500 euros, ou d'une de ces peines seulement tout armateur qui recrute des gens de mer par le biais de services de recrutement et de placement privés sans respecter les exigences visées à l'article 3.1.1-22.

L'amende prévue au présent article est appliquée autant de fois qu'il y a de gens de mer à l'égard desquels les dispositions visées ont été violées.

Chapitre 2 – Contrat d'engagement maritime.

Section 1 - Le contrat d'engagement maritime en général.

Sous-section 1 - Dispositions générales.

Art. 3.1.2-1. Le contrat d'engagement maritime est conclu au voyage ou pour une durée déterminée ou indéterminée.

Les parties au contrat d'engagement maritime sont autorisées à déroger aux dispositions du présent titre dans un sens plus favorable aux gens de mer.

Est nulle et de nul effet toute clause contraire aux dispositions du présent titre pour autant qu'elle vise à restreindre les droits des gens de mer ou à aggraver leurs obligations.

Art. 3.1.2-2. Sans préjudice des règles régissant la libre circulation des travailleurs de l'Union européenne, le contrat d'engagement maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi sur le territoire luxembourgeois.

Sous-section 2 - Forme du contrat d'engagement maritime.



Art. 3.1.2-3. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des navires battant pavillon luxembourgeois:

1. au plus tard au moment de l'entrée en service, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime constaté par écrit et signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou préposé, ou lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord ainsi que l'exige la présente loi. Lorsque le marin est engagé par le représentant en ce compris une agence de placement telle que définie aux articles 3.1.1-21 et suivants de la présente loi, ledit représentant ou préposé doit faire clairement état de cette qualité dans le contrat d'engagement. Un règlement grand-ducal pourra fixer les modalités selon lesquelles le représentant ou préposé peut justifier de cette qualité ;

2. le contrat d'engagement doit clairement mentionner que les gens de mer signant un tel contrat doivent disposer d'un délai suffisant afin de pouvoir l'examiner et de demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;

3. l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;

4. le capitaine du navire tient à bord, à la disposition des autorités du pavillon ou des personnes agissant pour son compte et des autorités du port où le navire fait escale, le texte des dispositions légales en ce compris la Convention du travail maritime 2006, une copie des contrats et des conventions collectives applicables.

Le capitaine tient à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales ou conventionnelles qui régissent le contrat.

L'accès peut être assuré par voie électronique ;

5. pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire qui constate la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative par exemple à la qualité du travail ou au salaire sauf à la demande expresse du marin. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin.

Art. 3.1.2-4. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques:

1. un exemplaire d'un contrat type;

2. les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'État du port conformément aux dispositions de la règle 5.2 de la Convention du travail maritime, 2006.

Art. 3.1.2-5. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-9, le contrat d'engagement maritime soumis au droit luxembourgeois comprend les indications suivantes:

1. le nom complet du marin, sa résidence habituelle, sa date de naissance ou son âge, son lieu de naissance ;

2. le nom, prénom et domicile de l'armateur ou si l'armateur est une personne morale, la raison sociale et le siège social et, le cas échéant, la dénomination sous laquelle l'armateur s'adresse au public ;

3. le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;



4. la fonction à laquelle le marin doit être affecté et, le cas échéant, la description de celle-ci ou du ou des voyages à entreprendre ainsi que le lieu et la date de l'entrée en service ;
5. le montant du salaire de base ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer et, le cas échéant, les compléments de salaires, les accessoires de salaires, les gratifications ou participations convenues ;
6. le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
7. le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment:
 - a) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis,
 - b) si le contrat est conclu pour une durée déterminée ou au voyage, les dispositions figurant à l'article 3.1.2-9 de la présente loi ;
8. les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;
9. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
10. le droit du marin à un rapatriement ;
11. le cas échéant, la mention des conventions collectives applicables ;
12. les clauses complémentaires dont les parties ont convenu ;

Les précisions figurant aux points ci-dessus énumérés peuvent résulter d'une référence aux dispositions législatives, réglementaires, administratives ou aux conventions collectives régissant les matières y visées.

Lorsque le contrat est soumis à un droit étranger, les indications figurant à la norme A.2.1, paragraphe 4, de la Convention du travail maritime, 2006, constituent les indications minimales qui doivent figurer dans le contrat d'engagement.

(2) Toute modification des éléments visés au paragraphe 1^{er} fait l'objet d'une modification écrite du contrat. Le document modificatif signé par les deux parties est établi en deux exemplaires, dont l'un est remis au marin, l'autre étant remis à l'armateur, au plus tard au moment de la prise d'effet des modifications concernées.

Toutefois le document écrit visé à l'alinéa qui précède n'est pas obligatoire en cas de modification des dispositions législatives, réglementaires, administratives ou des conventions collectives auxquelles le contrat d'engagement maritime fait référence.

(3) A défaut d'écrit, le marin peut établir l'existence du contrat d'engagement maritime par tous moyens de preuve quelle que soit la valeur du litige.

Sous-section 3 - Période d'essai.

Art. 3.1.2-6. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-15, alinéa 2, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée peut prévoir une clause d'essai.

La clause d'essai doit, sous peine de nullité, être constatée dans l'écrit visé au paragraphe 1^{er} de l'article 3.1.2-5, pour chaque marin individuellement, au plus tard au moment de l'entrée en service de celui-ci.



A défaut d'écrit constatant que le contrat a été conclu à l'essai, il est réputé conclu pour une durée indéterminée ; la preuve contraire n'étant pas admissible.

(2) La période d'essai débute lors de l'embarquement effectif du marin.

(3) La période d'essai convenue entre parties ne peut être inférieure à deux semaines et sa durée maximale ne peut être supérieure à:

1. six mois pour les officiers,
2. deux mois pour les autres personnels.

La période d'essai n'excédant pas un mois doit être exprimée en semaines entières ; la période d'essai dépassant un mois doit être exprimée en mois entiers.

(4) La clause d'essai ne peut pas être renouvelée.

(5) Il ne peut être mis fin au contrat à l'essai pendant la période d'essai minimale de deux semaines, sauf pour motif grave conformément à l'article 3.1.2-59.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe qui précède, l'armateur ou le marin peut mettre fin au contrat à l'essai dans les formes prévues à l'article 3.1.2-54, paragraphe 2. Dans ce cas, le contrat prend fin à l'expiration d'un délai de préavis qui ne peut être inférieur :

1. à autant de jours que la durée de l'essai convenue au contrat compte de semaines ;
2. à quatre jours par mois d'essai convenu au contrat sans pouvoir être inférieur à quinze jours.

Lorsqu'il est mis fin au contrat à l'essai par l'armateur, la rupture ne prend effet que dans un port d'embarquement ou de débarquement.

(6) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe qui précède avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat d'engagement maritime est considéré comme étant conclu pour une durée indéterminée à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 4. - Responsabilité quant aux risques.

Art. 3.1.2-7. L'armateur supporte les risques engendrés par l'activité de l'entreprise. Le marin supporte les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 2 - Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage.

Sous-section 1 - Recours et forme du contrat à durée déterminée.



Art. 3.1.2-8. En matière maritime, les contrats d'engagement peuvent être à durée déterminée ou au voyage. Sauf dispositions contraires, les dispositions de la présente section applicables au contrat à durée déterminée sont applicables au contrat au voyage.

Art. 3.1.2-9. Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-5, paragraphe 1^{er}, le contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée doit comporter, les indications suivantes :

1. lorsqu'il est conclu pour une durée précise, la date d'échéance du terme ;
2. lorsqu'il est conclu pour un voyage, la désignation nominative du port où le voyage prendra fin et le moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port seront réputées terminées. Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale même si le voyage, pour lequel le contrat a été conclu, n'est pas achevé ;
3. la durée de la période d'essai éventuellement prévue ;
4. le cas échéant, la clause de renouvellement visée à l'article 3.1.2-12.

A défaut d'écrit ou d'écrit spécifiant que le contrat d'engagement maritime est conclu pour une durée déterminée, celui-ci est présumé conclu pour une durée indéterminée ; la preuve contraire n'est pas admissible.

Sous-section 2 Durée du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-10. Le contrat conclu pour une durée déterminée doit comporter un terme fixé avec précision dès sa conclusion.

Il peut toutefois ne pas comporter un terme fixé avec précision, lorsqu'il est conclu dans les cas suivants:

1. pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu pour un motif autre qu'un conflit collectif de travail, ou pour remplacer un marin dont le poste est devenu vacant avant l'entrée en service de son successeur;
2. pour les emplois à caractère saisonnier tel que visé à l'article L. 122-1, paragraphe 2, point 2, du Code du travail et du règlement grand-ducal pris en son exécution.

Lorsque dans ces cas, le contrat ne comporte pas de terme précis, il doit être conclu pour une durée minimale et il a pour terme la fin de l'empêchement du marin absent ou la réalisation de l'objet pour lequel il est conclu en cas d'emplois saisonniers.

Art. 3.1.2-11. (1) A l'exception du contrat à caractère saisonnier, la durée du contrat conclu pour une durée déterminée ne peut, pour un même marin, excéder vingt-quatre mois renouvellements compris.

(2) Le contrat à caractère saisonnier ne peut être conclu pour une durée supérieure à sept mois pour une même période successive de douze mois, renouvellement compris.



Sous-section 3 - Renouvellement du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-12. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée peut être renouvelé deux fois pour une durée déterminée dans les limites prévues à l'article 3.1.2-11.

Le principe du renouvellement et les conditions du renouvellement doivent faire l'objet d'une clause du contrat d'engagement maritime initial ou d'un avenant ultérieur à ce contrat.

A défaut d'écrit conforme à cette disposition, le contrat d'engagement maritime renouvelé est présumé conclu pour une durée indéterminée, la preuve contraire n'est pas admissible.

(2) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-11, paragraphe 2, le contrat d'engagement à caractère saisonnier peut comporter une clause de reconduction pour la saison suivante.

Le contrat conclu pour la durée déterminée d'une saison constitue un contrat à durée déterminée même s'il est renouvelé pour les saisons suivantes. Il n'en n'est pas ainsi toutefois en cas de clause de reconduction, auquel cas la répétition des relations contractuelles pendant plus de deux saisons entre l'armateur et le même marin transforme l'ensemble de ces relations en une relation à durée globale indéterminée.

Sous-section 4 - Succession de contrats à durée déterminée.

Art. 3.1.2-13. Si le contrat d'engagement maritime se poursuit après l'échéance du terme du contrat à durée déterminée, celui-ci devient un contrat à durée indéterminée.

Art. 3.1.2-14. A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour pourvoir le poste du marin dont le contrat a pris fin, ni au même marin ni à un autre marin sur la base d'un contrat à durée déterminée ou au voyage, avant la fin d'une période égale au tiers de la durée du contrat expiré, renouvellement compris.

Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables :

1. en cas de rupture anticipée due au fait du marin ;
2. en cas de refus par le marin de renouveler son contrat, lorsque ce dernier comporte une clause de renouvellement, pour la durée du contrat non renouvelé restant à courir ;
3. pour pourvoir des emplois saisonniers notamment dans le domaine du yachting ;
4. aux contrats conclus pour permettre à des gens de mer de compléter leur formation professionnelle, d'accomplir le temps de navigation nécessaire pour poursuivre leurs études ou obtenir leur diplôme ;
4. dans le cas où un marin est temporairement absent ou dont le contrat de travail a été suspendu ;
5. en cas d'exécution de travaux urgents.
6. en cas de nouvelle absence du marin remplacé.

Art. 3.1.2-15. Lorsqu'au terme du contrat à durée déterminée la relation contractuelle est poursuivie conformément aux articles 3.1.2-12 à 3.1.2-14, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du précédent contrat.



Le nouveau contrat ne peut pas dans ces cas prévoir une période d'essai.

Sous-section 5 – Sanctions.

Art. 3.1.2-16. Tout contrat conclu en violation des articles 3.1.2-10, 3.1.2-11, 3.1.2-12 et 3.1.2-14 est réputé à durée indéterminée.

Sous-section 6 - Égalité de traitement.

Art. 3.1.2-17. Sauf disposition légale contraire, les dispositions légales et conventionnelles applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée indéterminée sont également applicables aux gens de mer liés par un contrat à durée déterminée ou au voyage.

En cas de recrutement sous contrat de travail à durée indéterminée, l'armateur est obligé d'en informer les gens de mer occupés sous contrat de travail à durée déterminée au moment de la vacance du poste.

Sous-section 7 - Période d'essai.

Art. 3.1.2-18. (1) Le contrat conclu pour une période déterminée peut prévoir une clause d'essai conforme aux dispositions de l'article 3.1.2-6 sous réserve de ce qui suit :

1. la période d'essai ne peut être convenue dans le contrat dont la durée est inférieure à trois mois ;
2. Sauf convention collective prévoyant une durée moindre et dans les limites posées à l'article 3.1.2-6, paragraphe 3, relatives aux officiers et subalternes,
 - a. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à trois mois et inférieure à 6 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 1 mois ;
 - b. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 6 mois et inférieurs à 9 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 2 mois ;
 - c. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 9 mois et inférieurs à 12 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 3 mois ;
 - d. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 12 mois et inférieurs à 15 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 4 mois ;
 - e. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 15 mois et inférieurs à 18 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 5 mois ;
 - f. pour les contrats dont la durée est supérieure ou égale à 18 mois, la période d'essai ne peut être supérieure à 6 mois.

En l'absence de terme précis, la période d'essai est calculée de la même façon, par rapport à la durée minimale du contrat.

Lorsque le contrat est au voyage, la période d'essai est calculée par rapport à la durée approximative du contrat. Si celle-ci ne peut être établie, la période d'essai est calculée par rapport



à la durée maximale fixée au contrat après laquelle le marin peut demander son débarquement en application de l'article 3.1.2-9, alinéa 1^{er}, point 2.

(2) La période d'essai est prise en compte pour le calcul de la période du contrat.

(3) Il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.

(4) Lorsqu'il n'est pas mis fin au contrat à l'essai dans les conditions visées au paragraphe qui précède avant l'expiration de la période d'essai convenue par les parties, le contrat est considéré comme étant conclu pour la durée convenue au contrat à partir du jour de l'entrée en service.

Sous-section 8 - Cessation du contrat à durée déterminée.

Art. 3.1.2-19. (1) Le contrat conclu pour une durée déterminée cesse de plein droit à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Lorsque le terme du contrat vient à échoir au cours d'un voyage, le contrat du marin prend fin à l'arrivée au premier port où le navire effectue une opération commerciale.

(2) Le contrat d'engagement maritime conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et plus spécialement au moment où les opérations commerciales et maritimes effectuées dans le port de destination sont réputées terminées.

Nonobstant le précédent alinéa, au cas où une durée maximale a dû être prévue conformément à l'article 3.1.2-9, paragraphe 1^{er}, point 1), le contrat d'engagement maritime au voyage cesse à l'échéance de ce terme à l'initiative du marin qui demande à être débarqué au premier port d'escale même si le voyage n'est pas achevé.

Art. 3.1.2-20. Hormis le cas visé à l'article 3.1.2-59, le contrat à durée déterminée ne peut être résilié avant l'échéance du terme, tel que défini à l'article 3.1.2-15.

L'inobservation par l'armateur des dispositions de l'alinéa qui précède ouvre droit pour le marin à des dommages et intérêts d'un montant égal aux gages, y non compris les heures supplémentaires, qu'il aurait perçus jusqu'au terme du contrat sans que ce montant ne puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé si le contrat avait été conclu sans terme.

L'inobservation par le marin des dispositions de l'alinéa premier ouvre droit pour l'armateur à des dommages et intérêts correspondant au préjudice réellement subi, sans que ce montant puisse excéder le salaire correspondant à la durée du délai de préavis qui aurait dû être observé par le marin si le contrat avait été conclu sans terme.

Section 3 – L'exécution du contrat d'engagement maritime.



Sous-section 1 - Obligations générales de l'armateur.

Art. 3.1.2-21. L'armateur a l'obligation :

1. d'assurer et d'observer le respect des convenances et des bonnes mœurs pendant l'exécution du contrat d'engagement ;
2. de faire travailler le marin dans les conditions, au temps et au lieu convenus et dans le respect de la présente loi, de ses règlements d'exécution et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;
3. de mettre à la disposition, s'il y échet et sauf stipulation contraire, l'aide, les instruments et les matières nécessaires à l'accomplissement du travail;
4. de veiller en bon père de famille à ce que le travail s'accomplisse dans des conditions convenables au point de vue de la sécurité et de la santé du marin et que les premiers secours soient assurés à celui-ci en cas d'accident;
5. de payer la rémunération conformément aux dispositions du chapitre 3 du titre 2 du présent livre ;
6. de fournir au marin, à bord du navire, un logement bien aménagé, proportionné au nombre d'occupants et exclusivement réservé à leur usage selon les modalités prévues au chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
7. de fournir, à sa charge, une nourriture saine et suffisante ainsi que des équipements sanitaires satisfaisants conformément aux dispositions du chapitre 4 du titre 2 du présent livre si applicables ;
8. d'apporter les soins d'un bon père de famille à la conservation des instruments de travail appartenant au marin et des effets personnels que celui-ci doit mettre en dépôt; l'armateur, son préposé ou le capitaine n'ont en aucun cas le droit de retenir ces instruments de travail ou ces effets.

Art. 3.1.2-22. Conformément à l'article 3.1.2-68, lorsque le contrat d'engagement prend fin, l'armateur a l'obligation de délivrer au marin tous les documents sociaux et le certificat visé à l'article 3.1.2-3, point 5.

A la demande du marin, le commissaire pourra valider le certificat de service délivré conformément à l'alinéa 1^{er} sur base du livret de marin et de tout autre document jugé nécessaire pour étayer les informations du certificat de services.

Sous-section 2 - Abandon, rapatriement et garantie financière.

Partie 1- Droit au rapatriement.

Art. 3.1.2-23. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

1. lorsque le contrat d'engagement maritime conclu au voyage ou à durée déterminée vient à expiration à son échéance normale et que le marin se trouve dans un pays autre que son pays de résidence;
2. en cas de licenciement ou de débarquement pour motifs graves ou pour motifs disciplinaires au sens de la loi précitée du 14 avril 1992 ;



3. en cas de licenciement avec préavis, y compris durant la période d'essai, à la fin de la période de préavis prévue à l'article 3.1.2-54, paragraphe 5, ou, en cas de dispense de prester le préavis, à la cessation des activités du marin ;

4. en cas de démission du marin pour motifs réels et sérieux ou pour motifs graves ;

5. lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières à savoir :

a) la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son rapatriement quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager ;

b) la dispense de travail de la femme enceinte préconisée par un médecin selon la procédure visée à l'article 3.3.4-11 ou rendue nécessaire pour des raisons techniques ou objectives ;

c) le naufrage ;

d) l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, de changement d'immatriculation, de vente du navire ou toute autre raison analogue ;

e) quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, telle que définie par convention collective ou contrat d'engagement, où le marin refuse de se rendre;

f) en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à la présente loi, à une convention collective ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

Art. 3.1.2-24. L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'en fait pas la demande dans un délai de 30 jours suivant son débarquement ou de tout autre délai précisé par convention collective, sauf si le marin se trouve en captivité à la suite d'un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires.

Art. 3.1.2-25. Sans préjudice de l'article 3.1.2-23, le marin a le droit d'être rapatrié après une période d'embarquement maximale de neuf mois. Une convention collective pourra prévoir des périodes d'embarquement plus favorables au marin, en tenant compte des facteurs qui affectent le milieu de travail du marin. La convention collective doit, dans toute la mesure possible, s'efforcer de réduire ces durées en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourraient s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

Art. 3.1.2-26. (1) Sous réserve du paragraphe 3, le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur.

Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement.

(2) En vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, l'armateur doit fournir une garantie financière, prise conformément aux dispositions figurant à l'article 3.1.2-34.

(3) La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable sont à la charge du marin. L'armateur doit toutefois en faire l'avance. La charge de la preuve incombe à l'armateur.



(4) Sans préjudice des frais visés à l'article 3.1.2-36 en cas d'abandon du marin, les frais en cas de rapatriement doivent inclure au moins:

1. le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement par des moyens appropriés et rapides, normalement par avion,
2. le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement;
3. la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;
4. le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement;
5. le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

(3) Les frais de rapatriement doivent être supportés jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée conformément à l'article 3.1.2-27, paragraphe 2, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

Art. 3.1.2-27. (1) L'armateur a la responsabilité d'organiser le rapatriement par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien doit être, dans la mesure du possible, le mode normal de transport.

(2) Le rapatriement se fait au choix du marin vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, à savoir notamment:

1. le lieu où il a accepté de s'engager;
2. le lieu stipulé par convention collective;
3. son pays de résidence
4. le lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Art. 3.1.2-28. Conformément à l'article 3.2.2-14, le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doit pas être déduit des congés payés que le marin a acquis ou du congé parental.

Art. 3.1.2-29. Rien dans les dispositions de la présente loi ne doit être considéré comme faisant obstacle au droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

Art. 3.1.2-30. (1) Dès que le commissaire a pris connaissance du manquement de l'armateur à ses obligations en matière de rapatriement, il le met en demeure de justifier des mesures qu'il entend prendre pour s'acquitter de ses obligations.

(2) En l'absence de réponse dans un délai de 2 jours suivant mise en demeure, si l'armateur n'a pas procédé au rapatriement du marin :

1. le commissaire organise son rapatriement. S'il omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peut organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État luxembourgeois.



2. l'État luxembourgeois pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

3. les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues à l'article 3.1.2-26, paragraphe 3.

Art. 3.1.2-31. En tenant compte des instruments internationaux applicables sur la saisie conservatoire des navires, si l'État luxembourgeois a payé le coût du rapatriement, le commissaire peut faire immobiliser le ou les navires de l'armateur concerné au moyen d'une saisie conservatoire, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-30.

Art. 3.1.2-32. Une copie des dispositions nationales applicables au rapatriement, y compris les conventions collectives, doit être détenue à bord et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

Partie 2 – Abandon et garantie financière.

Art. 3.1.2-33. Aux fins de la présente partie, tout marin travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois est considéré comme ayant été abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la présente loi ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur:

1. ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou
2. laisse le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, ce qui comprend une insuffisance de nourriture ou d'eau potable ou de carburant nécessaire pour la survie à bord du navire, ou de soins médicaux, ou une inadéquation par rapport aux normes prescrites par la présente loi ; ou
3. provoque une rupture des liens avec le marin et notamment ne verse pas les salaires contractuels tels que visés au chapitre 3 du titre 2 du présent livre durant une période d'au moins deux mois.

Art. 3.1.2-34. Tout armateur doit fournir un dispositif de garantie financière rapide et efficace, en vue de prêter assistance, en cas d'abandon, aux gens de mer occupés sur tout navire battant pavillon luxembourgeois.

La garantie financière visée à l'alinéa qui précède doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide conformément aux dispositions de la présente partie et spécialement aux articles 3.1.2-35 et 3.1.2-36.

Un Règlement grand-ducal fixe, après consultation des partenaires sociaux, la forme que pourra revêtir la garantie financière et les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière.

Art. 3.1.2-35. L'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être accordée sans retard par le prestataire ou les prestataires de garantie, dûment autorisés, sur la demande du marin ou de son représentant désigné, dûment justifiée, conformément à l'article 3.1.2-33.



En cas de contestation partielle de la demande du marin, celui-ci doit recevoir immédiatement assistance pour la partie qui ne fait pas l'objet de contestation ou dont la validité a été établie.

Art. 3.1.2-36. Pour être acceptable, l'assistance fournie au titre de la garantie financière doit au moins couvrir, eu égard aux dispositions sur le paiement des salaires et sur le rapatriement :

1. les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu par son contrat d'engagement maritime, une convention collective ou la présente loi, le montant couvert pouvant être limité à quatre mois de retard pour les salaires accumulés et quatre mois de retard pour les droits en suspens ;
2. les dépenses raisonnables engagées par le marin, y compris les frais de son rapatriement visés à l'article 3.1.2-37 ;
3. les besoins essentiels du marin qui comprennent une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.

Art. 3.1.2-37. Les frais de rapatriement en cas d'abandon couvrent:

1. le voyage jusqu'au domicile du marin par les moyens appropriés tels que définis à l'article 3.1.2-27, paragraphe 1^{er} ;
2. la fourniture de la nourriture et d'un logement au marin depuis son départ du navire jusqu'à l'arrivée à son domicile;
3. les soins médicaux nécessaires ;
4. le passage et le transport des effets personnels ;
5. tous autres frais ou dépenses raisonnables résultant de l'abandon.

Art. 3.1.2-38. La garantie financière ne peut pas être résiliée avant son terme par le prestataire de la garantie à moins que le prestataire n'ait donné un préavis d'au moins trente jours à l'armateur et qu'il n'en ait notifié, dans le même délai, le commissaire. A défaut de notification au commissaire, le prestataire de la garantie financière reste engagé vis-à-vis des tiers.

Art. 3.1.2-39. Si le prestataire de la garantie financière a effectué un paiement quel qu'il soit en application des dispositions de la présente sous-section, celui-ci sera subrogé de plein droit dans les droits du marin à concurrence de ce qu'il a payé conformément et selon les dispositions des articles 1251 et 1252 du Code civil.

Art. 3.1.2-40. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit de recours du prestataire de garantie financière contre un tiers.

Art. 3.1.2-41. Toutes sommes exigibles découlant de droits, créances ou recours pouvant donner lieu à indemnisation en vertu de la présente partie sont déduites des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès d'autres sources.

Art. 3.1.2-42. (1) Tout navire soumis à certification MLC en application de l'article 3.4.0-3 et des règlements grand-ducaux pris pour son exécution doit maintenir à son bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le ou les prestataires de cette garantie.



(2) Le certificat ou toute autre preuve de la garantie financière doit inclure les renseignements figurant à l'Annexe A2-I de la Convention du travail maritime, 2006, dans sa dernière version. Le document doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

(3) Une copie de ce ou ces certificats ou de cette ou ces preuves documentaires est affichée sur le tableau d'affichage du navire bien en vue, à un endroit accessible aux gens de mer.

Partie 3 – Sanctions pénales.

Art. 3.1.2-43. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, l'armateur qui n'a pas souscrit à la garantie financière imposée à l'article 3.1.2-34.

Art. 3.1.2-44. Est constitutif du délit d'abandon des gens de mer, le fait pour l'armateur, l'agence de placement ou le capitaine de délaisser à terre ou sur un navire les gens de mer en se soustrayant à l'une des obligations visées à l'article 3.1.2-33.

Est également constitutif du délit d'abandon, le fait pour l'armateur ou l'agence de placement de ne pas fournir au capitaine du navire les moyens d'assurer le respect des obligations figurant à l'article 3.1.2-33.

Le fait de commettre un délit d'abandon tel que défini aux précédents alinéas est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, ces peines peuvent être portées au double du maximum.

Sous-section 3 - Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage.

Art. 3.1.2-45. L'armateur a l'obligation de payer à chaque marin à bord une indemnité en cas de chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité absolue du navire dûment constatés. L'indemnité due pour le chômage résultant de la perte, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire doit être payée pour tous les jours de la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d'engagement. Sauf disposition plus favorable du contrat d'engagement ou de la convention collective, le montant total de l'indemnité payable à chaque marin est limité à deux mois de salaire.

Art. 3.1.2-46. Les dispositions de l'article qui précède sont sans préjudice des autres droits que les gens de mer peuvent avoir en vertu de dispositions législatives ou contractuelles luxembourgeoises ou étrangères découlant de la perte du navire ou du naufrage.

Sous-section 4 - Obligations générales du marin.



Art. 3.1.2-47. Tout marin travaillant à bord d'un navire battant luxembourgeois a l'obligation:

1. d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, règlements et usages en vigueur;
2. d'agir conformément aux ordres et aux instructions de ses supérieurs hiérarchiques et d'avoir soin du navire et de la cargaison éventuelle ;
3. de restituer en bon état à l'armateur, à son préposé ou au capitaine les instruments de travail qui lui ont été confiés.

Art. 3.1.2-48. Le marin doit s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire, soit à sa propre sécurité, soit à celle des autres gens de mer, de l'armateur, de son préposé, du capitaine, ou des tiers.

Art. 3.1.2-49. (1) Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

- (2) Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 3.1.2-50. Le marin est tenu de coopérer au sauvetage de son propre navire, des passagers et de l'équipage, de tout autre navire ou de débris, d'effets et de cargaisons naufragés, et de porter assistance à tout bâtiment en danger.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'exercer une fonction autre que celle convenue dans le contrat d'engagement, hormis dans les cas de force majeure, jugés comme tels par le capitaine.

Art. 3.1.2-51. Le marin ne peut charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur.

Lorsque des marchandises ont été indûment chargées sur le navire, le marin acquitte le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce.

Art. 3.1.2-52. Vis-à-vis de l'armateur et conformément à l'article 3.1.2-7, le marin supporte uniquement les dégâts causés par ses actes volontaires ou sa négligence grave.

Section 4 – Résiliation du contrat.

Sous-section 1 – Résiliation avec préavis.

Art. 3.1.2-53. (1) Le contrat d'engagement maritime conclu sans détermination de durée peut cesser à l'initiative des parties contractantes, sous réserve de l'application des règles définies par la présente section.

(2) Toutefois, il peut être mis fin au contrat comportant une clause d'essai pendant la période d'essai dans les formes et sous les conditions prévues à l'article 3.1.2-6, paragraphe 5.



(3) La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter les règles définies par la présente section.

(4) Lorsqu'à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, il ne peut être mis fin au contrat d'engagement maritime qui continue à produire ses effets même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation.

Art. 3.1.2-54. (1) Le contrat d'engagement maritime à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement du navire après la notification de la résiliation du contrat, sous condition que le délai de préavis, tel que visé au paragraphe 5, soit respecté.

(2) La notification du licenciement du marin doit être effectuée, sous peine d'irrégularité pour vice de forme, par l'armateur ou par son représentant muni d'un mandat spécial, par l'un des moyens suivants :

1. si le marin se trouve à bord, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le marin ;
2. ou si le marin ne se trouve pas à bord, par lettre recommandée.

(3) La notification de la démission du marin doit être effectuée par l'un des moyens suivants :

1. par lettre recommandée adressée à l'armateur ou à son représentant ;
2. ou, si le marin démissionnaire n'est pas le capitaine, par la remise en main propre d'un écrit contre récépissé signé par le capitaine.

(4) Toute résiliation du contrat d'engagement maritime est portée sur le journal de bord du navire et le rôle d'équipage.

(5) En cas de notification de la résiliation, le contrat d'engagement maritime prend fin:

1. à l'expiration d'un délai de préavis d'une semaine, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus inférieure à trois mois;
2. à l'expiration d'un délai de préavis de deux semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus supérieure ou égale à trois mois mais inférieure à trois ans;
3. à l'expiration d'un délai de préavis de six semaines, lorsque le marin justifie auprès du même armateur d'une ancienneté de services continus de trois ans au moins.

(6) Les délais de préavis visés au paragraphe 5 prennent cours : le quinzième jour du mois de calendrier au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est antérieure à ce jour ; le premier jour du mois de calendrier qui suit celui au cours duquel la résiliation a été notifiée, lorsque la notification est postérieure au quatorzième jour du mois.

Art. 3.1.2-55. (1) Dans un délai de quinze jours à compter de la notification du licenciement conformément aux dispositions de l'article 3.1.2-54, paragraphe 2, le marin peut demander à l'armateur le ou les motifs de son licenciement liés à son aptitude ou à sa conduite ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux.



(6) Le marin qui entend user de cette faculté doit formuler sa demande par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. La demande écrite peut toutefois être remise au capitaine. Cette demande donne lieu à une mention au journal de bord, contresignée par le marin.

(7) L'armateur ou le capitaine s'il justifie d'un mandat spécial de l'armateur doit faire connaître le ou les motifs du licenciement liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondés sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service qui doivent être réels et sérieux, par un écrit envoyé ou remis au marin, au plus tard 15 jours après la présentation de la demande. Cette réponse est faite, soit par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, soit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin.

(8) A défaut de motivation écrite formulée avant l'expiration du délai visé au paragraphe qui précède, le licenciement est abusif.

(9) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.2-59., paragraphe 2, le marin qui n'a pas exercé dans le délai prévu la faculté lui réservée par le paragraphe 1^{er} du présent article conserve le droit d'établir par tous moyens que son licenciement est abusif.

Art. 3.1.2-56. La partie qui résilie le contrat conclu à durée indéterminée sans y être autorisée par l'article 3.1.2-59 ou sans respecter les délais de préavis visés à l'article 3.1.2-54 est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire de préavis égale à la rémunération correspondant à la durée du préavis ou, le cas échéant, à la partie de ce délai restant à courir.

L'indemnité prévue à l'alinéa qui précède ne se confond ni avec l'indemnité de départ visée à l'article 3.1.2-57 ni avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.

Art. 3.1.2-57. (1) Le marin lié par un contrat à durée indéterminée qui est licencié par l'armateur a droit, sauf en cas de licenciement pour motifs graves visé à l'article 3.1.2-59, à une indemnité de départ s'il justifie d'une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur.

L'ancienneté est appréciée à la date d'expiration du délai de préavis, même si le marin bénéficie de la dispense visée à l'article 3.1.2-58.

L'indemnité de départ est égale à:

1. une mensualité après une ancienneté de services continus de cinq années au moins auprès du même armateur;
2. deux mensualités après une ancienneté de services continus de dix années au moins auprès du même armateur;
3. trois mensualités après une ancienneté de services continus de quinze années au moins auprès du même armateur.

L'indemnité de départ ne se confond pas avec la réparation visée à l'article 3.1.2-60.



(2) L'indemnité est calculée sur base des salaires bruts effectivement versés au marin pour les douze derniers mois qui précèdent immédiatement celui de la notification du licenciement.

(3) L'armateur est tenu de régler l'indemnité au moment où le marin débarque effectivement du navire.

Art. 3.1.2-58. (1) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin ou de l'armateur, ce dernier peut dispenser le marin de l'exécution du travail pendant le délai de préavis. La dispense doit être mentionnée dans la lettre recommandée de licenciement ou dans un autre écrit par remise à l'intéressé donnant lieu à une mention au journal de bord contresignée par le marin. La dispense ne sera effective qu'après le débarquement du marin.

Jusqu'à l'expiration du délai de préavis, la dispense visée à l'alinéa qui précède ne doit entraîner pour le marin aucune diminution des salaires, indemnités et autres avantages auxquels il aurait pu prétendre s'il avait accompli son travail.

Le marin bénéficiaire de la dispense de travailler est autorisé à reprendre un emploi auprès d'un nouvel armateur; en cas de reprise d'un nouvel emploi, l'armateur est obligé, s'il y a lieu, de verser au marin, chaque mois pour la durée de préavis restant à courir, le complément différentiel entre le salaire par lui versé au marin avant son reclassement et celui qu'il touche après son reclassement. Le complément différentiel est soumis aux charges sociales et fiscales généralement prévues en matière de salaires.

(2) En cas de résiliation du contrat à l'initiative du marin, la dispense de travailler sollicitée par écrit par le marin et accordée par l'armateur constitue une résiliation d'un commun accord au sens des dispositions de l'article 3.1.2-62.

Sous-section 2 - Résiliation pour motif grave.

Art. 3.1.2-59. (1) Chacune des parties peut résilier le contrat sans préavis et, le cas échéant, avant l'expiration du terme ou du voyage pour un ou plusieurs motifs graves procédant du fait ou de la faute de l'autre partie, avec dommages et intérêts à charge de la partie dont la faute a occasionné la résiliation immédiate.

Le marin licencié conformément à l'alinéa qui précède ne peut faire valoir le droit à l'indemnité de l'article 3.1.2-57.

(2) Est considéré comme constituant un motif grave pour l'application des dispositions du paragraphe qui précède, tout fait ou faute qui rend immédiatement et définitivement impossible le maintien des relations de travail.

Dans l'appréciation des faits ou fautes procédant de la conduite professionnelle du marin, les juges tiennent compte du degré d'instruction, des antécédents professionnels, de sa situation sociale et de tous les éléments pouvant 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) Le ou les faits ou fautes susceptibles de justifier une résiliation pour motif grave ne peuvent être invoqués au-delà d'un délai d'un mois à compter du jour où la partie qui l'invoque en a eu connaissance, à moins que ce fait n'ait donné lieu dans le mois à l'exercice de poursuites pénales.

Le délai prévu à l'alinéa qui précède n'est pas applicable lorsqu'une partie invoque un fait ou une faute antérieure à l'appui d'un nouveau fait ou d'une nouvelle faute.

(5) L'inaptitude du marin, dûment constatée en vertu des articles 3.1.1-3 et suivants n'est pas constitutive d'un motif grave au sens du présent article.

Le refus du marin de se rendre en zone de conflit armé telle que visée par convention collective n'est pas constitutif d'un motif grave au sens du présent article.

Sous-section 3 - Résiliation abusive du contrat par l'armateur.

Art. 3.1.2-60. (1) Est abusif et constitue un acte socialement et économiquement anormal, le licenciement qui est contraire à la loi ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux liés à l'aptitude ou à la conduite du marin ou fondé sur les nécessités du fonctionnement de l'entreprise, de l'établissement ou du service.

(2) L'action judiciaire en réparation de la résiliation abusive du contrat d'engagement maritime doit être introduite auprès de la juridiction du travail, sous peine de forclusion, dans un délai de trois mois à partir de la notification du licenciement ou de sa motivation. A défaut de motivation, le délai court à partir de l'expiration du délai visé à l'article 3.1.2-55, paragraphe 1^{er}.

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^{er} 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^{er} par le versement d'une indemnité correspondant à un mois de salaire.

(3) La juridiction du travail qui conclut à l'irrégularité formelle du licenciement en raison de la violation d'une formalité qu'elle juge substantielle doit examiner le fond du litige et condamner l'armateur, si elle juge que le licenciement n'est pas abusif quant au fond, à verser au marin une indemnité qui ne peut être supérieure à un mois de salaire.

L'indemnité visée à l'alinéa qui précède ne peut être accordée lorsque la juridiction du travail juge le licenciement abusif quant au fond.

(4) Dans les cas de nullité du licenciement prévus par la loi, la juridiction du travail doit ordonner le maintien du marin dans l'entreprise lorsqu'il en fait la demande. Sont applicables, dans ces cas, les dispositions des articles 2059 à 2066 du Code civil.

Sont applicables pour l'action judiciaire en nullité les dispositions de l'article 3.1.2-60.

Sous-section 4 - Résiliation d'un commun accord.

Art. 3.1.2-62. Le contrat d'engagement maritime conclu à durée déterminée ou sans détermination de durée ou au voyage peut être résilié par le commun accord de l'armateur et du marin.

Sous peine de nullité, le commun accord doit être constaté par écrit en double exemplaire signé par l'armateur ou son représentant et le marin.

Section 5 – Cessation du contrat d'engagement maritime.



Sous-section 1 - Cessation des affaires de l'armateur ; Décès du marin.

Art. 3.1.2-63. (1) Sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.5-1, le contrat d'engagement maritime est résilié avec effet immédiat en cas de cessation des affaires par suite de décès, d'incapacité physique ou de déclaration en état de faillite de l'armateur.

En cas de transfert d'entreprise, y compris de transfert de navire qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement, au sens des dispositions de l'article 3.1.5-1, les contrats résiliés renaissent de plein droit au moment de la reprise des affaires suite au transfert, dans les conditions visées aux articles L. 127-3 à L. 127-5 du Code du travail. Dans cette dernière hypothèse, la reprise des affaires doit cependant intervenir dans les trois mois à partir de la cessation des affaires. Ce délai peut être prolongé ou réduit par la convention visée au paragraphe 2 du présent article L. 127-5.

(2) Le contrat d'engagement maritime prend fin par le décès du marin.

Peuvent toutefois prétendre au maintien du salaire se rapportant à la fin du mois de la survenance de décès du marin et à l'attribution d'une indemnité égale à trois mensualités de salaire:

1. Le conjoint survivant contre lequel il n'existe pas de jugement de divorce ou de séparation de corps passé en force de chose jugée ou la personne survivante ayant vécu au moment du décès avec l'assuré en partenariat déclaré dans le respect des conditions prévues par la loi du 9 juillet 2004 relative aux effets de certains partenariats;
2. les enfants mineurs du marin décédé et les enfants majeurs dont il a assumé au moment de son décès l'entretien et l'éducation, sinon
3. les ascendants ayant vécu en communauté domestique avec le marin à condition que leur entretien fût à sa charge.

Si le marin décédé a eu la jouissance d'un logement gratuit à terre, l'armateur doit laisser ce logement gratuitement à la disposition des personnes visées à l'alinéa qui précède jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent celui de la survenance du décès.

Sous-section 2 - Cessation de plein droit du contrat d'engagement maritime.

Art. 3.1.2-64. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour où le marin est déclaré inapte à exercer l'occupation envisagée lors de l'examen médical d'embauche, conformément aux dispositions des articles 3.1.1-3. et suivants.

Art. 3.1.2-65. Le contrat d'engagement maritime cesse de plein droit le jour de l'attribution au marin d'une pension de vieillesse et au plus tard à l'âge de soixante-cinq ans à condition qu'il ait droit à une pension de vieillesse.

Art. 3.1.2-66. Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement maritime prend fin de plein droit:



1. le jour de la décision portant attribution au marin d'une pension d'invalidité ; au cas où le marin continue à exercer ou reprend une activité professionnelle en conformité avec les dispositions légales régissant la pension d'invalidité, un nouveau contrat d'engagement maritime peut être conclu ;

2. le jour de l'épuisement des droits du marin à l'indemnité pécuniaire de maladie lui accordée conformément au Code des assurances sociales ;

3. en cas de perte, de naufrage ou d'innavigabilité absolue dûment constatés du navire pour lequel le contrat d'engagement maritime a été conclu exclusivement;

4. par le refus du marin de naviguer vers une zone de conflit armé tel que défini par la convention collective;

Dans ces cas, le délai de préavis visé à l'article 3.1.2-54 n'est pas applicable.

Sous-section 3 - Effets de la cessation du contrat.

Art. 3.1.2-67. (1) Le reçu pour solde de tout compte délivré par le marin à son armateur lors de la résiliation ou de l'expiration de son contrat doit être établi en deux exemplaires dont l'un est remis au marin.

L'indication qu'il a été établi en deux exemplaires doit figurer sur le reçu.

Le reçu pour solde de tout compte n'a d'effet libératoire qu'à l'égard de l'armateur; il libère l'armateur du paiement des salaires ou indemnités envisagé au moment du règlement du compte.

(2) Le reçu pour solde de tout compte peut être dénoncé par lettre recommandée dans les trois mois de la signature. La dénonciation doit être sommairement motivée et indiquer les droits invoqués. La dénonciation faite en conformité avec le présent paragraphe ne prive le reçu de son effet libératoire qu'à l'égard des droits invoqués.

(3) L'effet libératoire visé au paragraphe 1^{er} 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^{er} doit être remis et le salaire encore dû doit être versé au plus tard dans les cinq jours qui suivent la fin du contrat.



Art. 3.1.2-70. L'article L. 125-9 du Code du travail est applicable aux gens de mer dont le contrat d'engagement a été résilié pour des motifs fondés sur les nécessités de fonctionnement de l'entreprise. L'obligation de l'employeur prévue audit article est étendue à l'armateur.

Section 6 – Clause de non-concurrence.

Art. 3.1.2-71. Il est interdit de prévoir une clause de non-concurrence telle que définie à l'article L. 125-8 du Code du travail dans un contrat d'engagement maritime.

La clause de non-concurrence est nulle et réputée non-écrite.

Chapitre 3 – Les rapports collectifs de travail.

Art. 3.1.3-1. Les dispositions du Titre VI du Livre Ier du code du travail luxembourgeois relatives aux rapports collectifs du travail sont applicables.

Art. 3.1.3-2. Conformément aux dispositions du Titre VI du Livre Ier du Code du travail relatives aux rapports collectifs, l'armateur ou une organisation professionnelle luxembourgeoise représentant les armateurs peut conclure, pour les gens de mer servant à bord de ses navires battant pavillon luxembourgeois, une convention collective de travail avec les organisations syndicales luxembourgeoises. Toutefois et par dérogation aux articles L. 164-4 à L. 164-8 du Code du travail luxembourgeois, les organisations syndicales peuvent justifier d'une représentativité sectorielle des gens de mer soit par affiliation directe soit à travers un lien organique ou conventionnel avec une organisation syndicale étrangère représentant des gens de mer.

Art. 3.1.3-3. Un marin, membre ou suppléant d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, est autorisé par l'armateur à participer à une réunion du groupe spécial de négociation ou du comité d'entreprise européen, ou à toute autre réunion prévue par les procédures établies en vertu des articles L. 432-19 et suivants du Code du travail, s'il n'est pas en mer ou dans un port situé dans un pays autre que celui dans la compagnie maritime est domiciliée, lorsque la réunion a lieu.

Dans la mesure du possible, les réunions sont programmées pour faciliter la participation des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen. A défaut de pouvoir assurer la présence des gens de mer, membres ou suppléants d'un groupe spécial de négociation ou d'un comité d'entreprise européen, les possibilités d'utiliser, le cas échéant, les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont examinées.

Chapitre 4 – Garantie des créances salariales des gens de mer en cas de faillite.

Art. 3.1.4-1. (1) L'article L. 126-1 du Code du travail est applicable aux créances salariales des gens de mer sans préjudice des obligations contractuelles et légales de l'armateur concernant notamment le paiement et la garantie de paiement des rémunérations.



(2) En cas d'abandon au sens de l'article 3.1.2-33, les montants perçus par le marin au titre de salaires en suspens et autres prestations sont, conformément à l'article 3.1.2-41, déduits des sommes perçues ou à percevoir au même titre auprès du Fonds de l'emploi.

Chapitre 5 – Le transfert d'entreprise.

Art. 3.1.5-1. Le titre II, chapitre VII, du livre Ier du Code du travail s'applique au transfert de navires qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise ou d'un établissement pour autant que le cessionnaire se situe sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement à transférer continue de relever de ce territoire. Ledit chapitre ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires.

Chapitre 6 – Emploi et chômage.

Art. 3.1.6-1. A l'exception des articles L. 511-28 et L. 511-29, les dispositions du chapitre Ier du Titre Ier du Livre V du Code du travail sont applicables aux armateurs, établis ou ayant leur siège social à Luxembourg, qui recrutent et emploient directement des gens de mer à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ou qui utilisent les services d'une agence de placement en vue uniquement de leur recrutement.

Art. 3.1.6-2. Les dispositions des Titres III et V du Livre V du Code du travail ne sont pas applicables au secteur maritime.

TITRE 2- Règlementation et conditions de travail.

Chapitre 1 – Durée du travail.

Art. 3.2.1-1. Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Durée du travail et temps de repos.

Art. 3.2.1-2. Aux fins du présent chapitre:

1. heures de travail : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire et est à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation ;
2. heures de repos : le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail et durant lequel le marin est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation. Cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée.

Art. 3.2.1-3. La norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures par jour et de quarante-huit heures par semaine.



Les gens de mer doivent bénéficier d'un jour de repos hebdomadaire et du repos correspondant aux jours fériés.

Une convention collective peut fixer des limites inférieures à ces seuils.

Art. 3.2.1-4. En tenant compte des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, une convention collective peut prévoir que les gens de mer peuvent être occupés sur une autre base journalière que celle fixée à l'article 3.2.1-3, sous réserve que le nombre minimal d'heures de repos visé aux articles 3.2.1-5 et 3.2.1-6 soit respecté.

Art. 3.2.1-5. Le nombre minimal d'heures de repos des gens de mer ne peut pas être inférieur à:

1. 10 heures par période de 24 heures; et
2. 77 heures par période de sept jours.

Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes.

L'une de ces périodes est d'au moins six heures consécutives, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

Art. 3.2.1-6. Une convention collective peut déroger aux dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 3.2.1-5 pour les gens de mer devant répondre à des conditions d'exploitation exceptionnelles ou encore en cas d'urgence.

Dans ce cas, la convention collective doit déterminer, par type de navire, de navigation ou de catégorie de personnel, les modalités de la dérogation, en prévoyant notamment un aménagement et une répartition des périodes de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine pour tenir compte du type d'activités du navire et de ses contraintes d'exploitation.

La convention collective prévoit :

1. Des mesures assurant le respect en toutes circonstances de l'obligation de veille ;
2. L'octroi de périodes de repos consécutives pour prévenir toute fatigue ;
3. L'octroi de congés pour compenser les dérogations aux limites mentionnées précédemment ;
4. Des mesures de contrôle de la prise effective des repos à bord et de prévention de la fatigue.

Art. 3.2.1-7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos, à ne pas provoquer de fatigue.

Art. 3.2.1-8. Si les gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période



équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-9. Le capitaine peut exiger du marin des heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse en mer.

Dans ce cas, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte d'accorder au marin, ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos, un repos compensatoire qui doit être d'une période équivalente à la période prestée et intervenant aussitôt que possible et au plus tard dans les soixante-douze heures. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Art. 3.2.1-10. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 3.2.1-11, chaque heure effectuée au-delà des limites journalières et hebdomadaires fixées à l'article 3.2.1-3 est considérée comme une heure supplémentaire.

Chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent rémunéré, soit d'une rémunération majorée. Le taux de majoration pour heures supplémentaires ne peut être inférieur à vingt-cinq pourcents.

Une convention collective peut prévoir, ou les parties au contrat peuvent convenir, d'un traitement différent, mais non moins favorable.

(2) Le capitaine, ou une personne désignée par lui, doit tenir un registre de toutes les heures supplémentaires effectuées; ce registre doit être 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 ;
3. les appels, exercices d'incendie ou d'embarcation et exercices similaires ;
4. les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires ;
5. les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les officiers pour la détermination de la position du navire et pour les observations météorologiques ;
6. le temps nécessaire et supplémentaire qu'exige la relève des quarts.



Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Section 2 – Organisation du temps de travail.

Art 3.2.1-12. Le marin travaillant plus de 6 heures consécutives doit bénéficier d'un temps de pause minimale d'au moins 20 minutes.

Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 10 minutes chacune.

Art 3.2.1-13. Un tableau, établi selon un modèle normalisé par règlement grand-ducal dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais et précisant l'organisation du travail à bord, doit être affiché à un endroit facilement accessible et doit indiquer pour chaque fonction au moins:

1. le programme du service à la mer et au port;
2. le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation nationale ou la convention collective applicable.

Art. 3.2.1-14. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des gens de mer doivent être tenus pour qu'il soit possible de veiller au respect des articles 3.2.1-5 à 3.2.1-10 et 3.2.1-13. Ces registres suivent un modèle normalisé établi par règlement grand-ducal compte tenu des directives disponibles de l'OIT ou tout modèle normalisé établi par l'OIT. Ils sont dans les langues indiquées à l'article 3.2.1-13. Le marin reçoit un exemplaire des inscriptions aux registres le concernant, qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

Section 3 – Dispositions finales.

Art. 3.2.1-15. Toute clause ou accord contraire moins favorable aux dispositions du présent titre est réputé nul et non-écrit.

Art. 3.2.1-16. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 20.000 euros ou d'une de ces peines seulement, celui qui

1. a occupé des gens de mer au-delà des limites maximales de durée de travail fixées au présent titre ou aux règlements grand-ducaux d'exécution ou conventions collectives pris en son exécution;
2. n'a pas observé les dispositions sur la tenue des registres et informations prévues à l'article 3.2.1-14.

Ces peines peuvent être portées au double des maxima en cas de récidive dans un délai de deux ans.

Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation.



Section 1 – Jours fériés légaux.

Art. 3.2.2-1. Tout marin travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois a droit à un repos correspondant aux jours fériés.

Les jours fériés sont fixés par convention collective ou, à défaut, par le contrat d'engagement maritime. Les jours fériés sont choisis parmi les fêtes légales des pays dont les gens de mer sont ressortissants.

En l'absence d'une convention collective ou de dispositions particulières dans le contrat de travail, les jours fériés seront ceux tels qu'établis à l'article L. 232-2 du Code du travail.

Art. 3.2.2-2. Les jours fériés légaux comptent pour la computation de la durée de travail hebdomadaire.

Art. 3.2.2-3. (1) Pour chaque jour férié tombant un jour ouvrable, les gens de mer ont droit à une rémunération correspondant à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour.

(2) Pour chaque jour férié tombant un jour de repos hebdomadaire, les gens de mer ont droit à un jour de congé compensatoire. Dans ce cas, les gens de mer ont droit à la rétribution du nombre d'heures de travail qui auraient normalement été prestées pendant ce jour de congé compensatoire.

(3) Au cas où le congé compensatoire visé au paragraphe précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, les gens de mer ont droit au salaire correspondant à la durée dudit congé.

Art. 3.2.2-4. (1) Sans préjudice du salaire mensuel moyen, chaque jour férié travaillé sera compensé :

1. par une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou par un congé compensatoire et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents ; ou

2. si le congé compensatoire visé au point précédent ne peut être accordé pour des nécessités de service, par le salaire correspondant à la durée dudit congé et par le salaire des heures effectivement prestées majoré d'au moins vingt-cinq pourcents.

(2) Si un jour férié tombe le jour de repos hebdomadaire, le marin occupé a droit au cumul de la compensation visée au paragraphe qui précède et de la majoration de salaire prévue à l'article 3.2.2-7, paragraphe 4, sans préjudice de l'article 3.2.2-7, paragraphe 5.

Art. 3.2.2-5. Les dispositions des articles 3.2.2-3 et 3.2.2-4 ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-6. Celui qui a fait ou laissé travailler des gens de mer contrairement aux dispositions des du présent chapitre est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 à 50.000 euros ou d'une de ces peines seulement.



Section 2 – Repos hebdomadaire.

Art. 3.2.2-7. (1) Conformément aux dispositions de l'article 3.2.1-3, le marin a droit, de préférence le dimanche, a une journée de repos hebdomadaire. Celui-ci s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives.

(2) Lorsque celui-ci coïncide avec un jour férié, le repos hebdomadaire est réputé acquis.

(3) Le marin qui, pour des raisons liées à l'exploitation du navire, n'a pas bénéficié de son repos hebdomadaire, a droit à une période au moins équivalente d'exemption de service et de présence à bord ou à un congé supplémentaire.

(4) Le travail le jour fixé pour le repos hebdomadaire ouvre droit à une majoration de salaire qui ne peut être inférieure à vingt-cinq pourcents.

(5) Les dispositions des paragraphes qui précèdent ne préjugent pas de l'application de dispositions conventionnelles ou réglementaires plus favorables au marin.

Art. 3.2.2-8. Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire tous travaux nécessités par :

1. les circonstances de force majeure ;

2. les circonstances où le capitaine est en droit d'estimer que le salut des navires, des personnes embarquées, ou de la cargaison est en jeu ;

3. les travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures de d'assistance ou de sauvetage, pour prévenir les accidents imminents ou pour réparer des accidents survenus aux installations ou au navire lui-même.

Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Art. 3.2.2-9. Les infractions aux articles de la présente section sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 3 – Congés annuels.

Art. 3.2.2-10. Les dispositions de la présente section sont applicables à tous les gens de mer naviguant sous pavillon luxembourgeois quelle que soit la loi applicable à son contrat d'engagement maritime.

Sous-section 1 – Calcul des droits.

Art. 3.2.2-11. Tous les gens de mer ont droit, chaque année, à un congé payé de récréation.



L'année de congé est l'année calendaire.

Art. 3.2.2-12. (1) Sous réserve des dispositions plus favorables prévues par une convention collective, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 3 jours ouvrables par mois d'emploi.

(2) Sont jours ouvrables, tous les jours calendaires sauf le jour de repos hebdomadaire et les jours fériés.

Art. 3.2.2-13. Toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime doit être comptée dans la période de service.

Doivent également être considérées comme des absences justifiées et comptées dans la période de service :

1. les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ;
2. les périodes d'incapacité de travail résultant des maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité.

Art. 3.2.2-14. Ne peuvent être imputées sur la durée du congé auquel le marin a droit:

1. les absences prévues à l'article 3.2.2-13 ;
2. les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
3. les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;
4. les absences motivées par des cas de force majeure ou par des causes indépendantes de la volonté du marin, à l'exception des absences résultant d'une peine d'emprisonnement ;
5. le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage.

Si, pendant le congé de récréation, le marin tombe malade de façon à ne plus pouvoir jouir de ce congé, les journées de maladie reconnues comme telles ne sont pas considérées comme jours de congé.

Art. 3.2.2-15. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel est celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par le contrat d'engagement maritime. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou, en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé est calculée au prorata.

Art. 3.2.2-16. Le droit à des congés extraordinaires est fixé par règlement grand-ducal ou par convention collective.

Sous-section 2 – Prise du congé, fractionnement et cumul.

Art. 3.2.2-17. L'époque à laquelle le congé sera pris est déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par convention collective.



Art. 3.2.2-18. (1) Sauf si les parties en ont convenu autrement dans le contrat d'engagement maritime, les gens de mer doivent pouvoir prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés.

(2) Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe 1^{er} ont droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage sont à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne doit pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

Art. 3.2.2-19. Le congé doit consister en une période ininterrompue, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre l'armateur et le marin dans le contrat d'engagement ou par convention collective. Dans ce cas, une fraction du congé doit être au moins de 15 jours continus.

Art. 3.2.2-20. Le congé doit être accordé et pris au cours de l'année calendaire. Le cumul du congé acquis au cours d'une année avec un congé ultérieur peut toutefois être effectué de l'accord des parties, à la demande du marin. La convention collective sinon un règlement grand-ducal fixera les conditions de cumul.

Art. 3.2.2-21. Il est interdit aux gens de mer de faire abandon du congé auquel ils ont droit, fût-ce même contre une indemnisation compensatoire, sauf accord des parties de remplacer le congé par une indemnité de compensation en cas de cessation de la relation de travail lorsque le marin quitte son emploi avant d'avoir joui de la totalité du congé qui lui est dû. L'indemnité correspondant au congé non encore pris lui est versée au moment de son départ, sans préjudice de ses autres droits.

Art. 3.2.2-22. Les infractions aux dispositions de la présente section ainsi qu'à ses règlements d'exécution sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 4 – Congé parental.

Art. 3.2.2-23. (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du Code du travail, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45 du Code du travail, le marin de sexe masculin qui demande à exercer le premier congé parental, ne peut y prétendre que dans le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être organisé à partir du premier jour de la troisième semaine qui suit l'accouchement ou en cas d'adoption, à partir de la date du jugement d'adoption. Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.



Chapitre 3 – Les salaires.

Art. 3.2.3-1. Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

Section 1 – Définitions particulières.

Art. 3.2.3-2. Aux fins du présent chapitre:

1. matelot qualifié : désigne tout marin qui est jugé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont, autre que les tâches du personnel d'encadrement ou spécialisé, ou tout marin défini comme tel par une convention collective ;

2. salaire ou solde de base : désigne la rémunération perçue, quels qu'en soient les éléments, pour une durée normale du travail, ce qui exclut le paiement des heures supplémentaires, des primes ou gratifications, allocations, congés payés et autres émoluments complémentaires ;

3. salaire forfaitaire : désigne un salaire composé du salaire de base et d'autres prestations liées au salaire; le salaire forfaitaire peut inclure la rémunération de toutes les heures supplémentaires effectuées et toutes autres prestations liées au salaire, ou il peut n'inclure que certaines prestations dans le cas d'un forfait partiel ;

4. durée normale du travail : s'entend de la définition qui est donnée à l'article 3.2.1-3 ;

5. heures supplémentaires : s'entendent de la définition qui leur est données à l'article 3.2.1-10.

Section 2 – Droit à la rémunération.

Art. 3.2.3-3. Les sommes dues aux gens de mer doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément à la convention collective éventuellement applicable.

En cas de besoins particuliers légitimes et urgents, le marin peut obtenir le versement anticipatif de la fraction du salaire correspondant au travail accompli.

Art. 3.2.3-4. Pour les gens de mer dont le contrat est soumis au droit luxembourgeois, l'action en paiement des salaires de toute nature dus au marin se prescrit par trois ans conformément à l'article 2277 du Code civil.

Art. 3.2.3-5. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distinct de ceux qui avaient été convenus.

Art. 3.2.3-6. L'armateur doit prendre des mesures nécessaires pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.



L'armateur doit notamment à ce titre :

1. mettre en place un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues;
2. s'assurer que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

Art. 3.2.3-7. Tout frais retenu pour le service visé à l'article 3.2.3-6 doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation applicable au contrat d'engagement maritime correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

Art. 3.2.3-8. En cas de capture du navire de mer ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité ou de saisie-arrêt, le marin a droit à sa rémunération tant qu'il reçoit l'ordre du capitaine de rester à bord.

Si le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre du navire, les salaires et autres prestations prévues dans le contrat d'engagement maritime continue à être versé et les virements prévus continuent d'être effectués pendant toute la période de captivité jusqu'à ce que le marin soit libéré et dûment rapatrié selon les articles 3.1.2-23 et suivants. Le maintien du contrat, des versements et des virements cesse au jour du décès du marin en captivité.

Art. 3.2.3-9. Sans préjudice de l'article 3.1.2-63, paragraphe 2, si le marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois décède pendant la durée de son contrat, la rémunération et les indemnités auxquelles le marin avait droit jusqu'au jour de son décès sont dues à ses ayants droit.

Section 3 – Calcul et paiement.

Art. 3.2.3-10. Pour les gens de mer qui reçoivent une rémunération séparée pour les heures supplémentaires effectuées, les dispositions de l'article 3.2.1-10 sont applicables.

Art. 3.2.3-11. Pour les gens de mer dont le salaire est intégralement ou partiellement forfaitaire en application de la convention collective :

1. le contrat d'engagement maritime doit spécifier clairement, s'il y a lieu, le nombre d'heures de travail censées être effectuées par le marin pour la rémunération prévue, ainsi que toutes allocations supplémentaires qui pourraient lui être dues ;
2. lorsque des heures supplémentaires telles que définies à l'article 3.2.1-10 sont payables pour des heures de travail effectuées en sus des heures couvertes par le salaire forfaitaire, le taux horaire doit être supérieur d'au moins vingt-cinq pourcents au taux horaire de base correspondant à la durée normale du travail telle que définie à l'article 3.2.1-2. Le même principe est appliqué aux heures supplémentaires couvertes par le salaire forfaitaire ;
3. pour la partie du salaire intégralement ou partiellement forfaitaire qui correspond à la durée normale du travail, telle que définie à l'article 3.2.1-2, la rémunération ne doit pas être inférieure au salaire minimum applicable ;



4. pour les gens de mer dont le salaire est partiellement forfaitaire, des registres de toutes les heures supplémentaires effectuées doivent être tenus et émargés.

Art. 3.2.3-12. Lors de la conclusion d'un contrat d'engagement maritime ou d'une convention collective, il doit être tenu compte des principes suivants:

1. le principe d'une rémunération égale pour un travail de valeur égale doit être appliqué à tous les gens de mer travaillant sur le même navire, sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l'ascendance ;

2. le contrat d'engagement maritime spécifiant le montant ou le taux des salaires doit être disponible à bord; il faut tenir à la disposition du marin des informations sur le montant des salaires ou leurs taux en lui remettant au moins une copie signée de l'information correspondante dans une langue qu'il comprenne, ou en plaçant une copie du contrat à un endroit accessible à l'équipage, ou par tout autre moyen approprié ;

3. les salaires doivent être payés dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement ;

4. à la fin de l'engagement, toute rémunération restant due doit être payée dans les cinq jours ;

6. les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé par écrit qu'il en soit autrement ;

7. sous réserve des dispositions du point 8 du présent article, l'armateur ne pourra restreindre d'aucune manière la liberté du marin de disposer de son salaire ;

8. les retenues sur salaires ne sont autorisées que sur la base d'une disposition légale. Sont ainsi applicables les dispositions du Chapitre IV relatives « aux cessions et saisies sur salaires » du Titre II du Livre II du Code du travail ;

9. le commissaire ou son délégué est habilité à inspecter les magasins et services disponibles à bord afin de s'assurer qu'ils pratiquent des prix justes et raisonnables dans l'intérêt des gens de mer concernés.

Art. 3.2.3-13. Le commissaire pourra prononcer une amende administrative de 5.000 euros à l'encontre de tout armateur qui retarderait indûment ou n'effectuerait pas le paiement de toute rémunération due que ce soit à l'égard d'un marin dont le contrat d'engagement est soumis au droit luxembourgeois ou soumis à un droit étranger.

Section 4 – Salaires minima.

Art. 3.2.3-14. Le salaire des gens de mer ne peut être inférieur à un montant fixé par convention collective ou par règlement grand-ducal, par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Art. 3.2.3-15. Le commissaire ou son délégué est habilité à vérifier que les salaires versés et tels que définis à l'article 3.2.3-14 ne sont pas inférieurs aux taux établis. Il pourra procéder à des vérifications à bord ou pourra exiger la communication des pièces y relatives à l'armateur.

Art. 3.2.3-16. L'armateur qui a versé des salaires inférieurs aux taux applicables en vertu des dispositions de la présente section est passible d'une amende de 251 à 25.000 euros.



Toutefois, en cas de récidive dans le délai de deux ans, les peines prévues à l'alinéa qui précède peuvent être portées au double du maximum.

Art. 3.2.3-17. Rien dans la présente section ne devrait être interprété comme affectant les accords entre les armateurs, ou leurs organisations, et les organisations de gens de mer en ce qui concerne la réglementation des conditions minimales d'emploi, sous réserve que ces conditions soient conformes à la loi.

Chapitre 4 - Logement, loisirs, alimentation et service de table.

Section 1 – Logement et loisirs.

Art. 3.2.4-1. (1) Les prescriptions du présent chapitre ayant trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après le 20 août 2013.

Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date.

(2) Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Art. 3.2.4-2. Les armateurs veillent à ce que les navires battant pavillon luxembourgeois fournissent et entretiennent, sans frais pour les gens de mer, un logement et des lieux de loisirs décents pour les gens de mer travaillant et vivant à bord afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

Art. 3.2.4-3. (1) Afin de garantir aux gens de mer que les logements les lieux de loisirs à bord mis à leur disposition soient sûrs, décents et conformes aux dispositions du présent chapitre et en tenant compte des exigences relatives à la protection de la santé, de la sécurité et de la prévention des accidents, des normes minimales devront être respectées. A ce titre, un règlement grand-ducal précise plus spécialement les exigences relatives:

1. à la taille des cabines et autres espaces de logement;
2. au chauffage et la ventilation;
3. au bruit et les vibrations ainsi qu'aux autres facteurs ambiants;
4. aux installations sanitaires;
5. à l'éclairage;
6. à l'infirmerie.

(2) Après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer, des dérogations ou des exemptions aux dispositions précédentes pourront être adoptées par le commissaire pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque les conditions suivantes seront réunies :



1. l'exemption doit être raisonnable et tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord ;
2. l'exemption doit être justifiée par des circonstances particulières ou des motifs solides ;
3. la santé et la sécurité des gens de mer doivent être préservées.

Le cadre de ces dérogations ou exemptions est précisé par règlement grand-ducal.

Art. 3.2.4-4. (1) Afin d'assurer le respect initial et permanent des dispositions de la présente section et du règlement grand-ducal pris en son exécution, tous les navires feront l'objet d'inspections telles que visées à l'article 3.4.0-2 et par le ou les règlements grand-ducaux pris en son exécution qui doivent au moins avoir lieu :

3. lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation;
4. en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

(2) Sans préjudice du précédent paragraphe, l'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité procède à des inspections fréquentes n'excédant pas sept jours à bord des navires, de façon à ce que les logements des gens de mer soient maintenus en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-5. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, le commissaire peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent chapitre, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit chapitre.

Art. 3.2.4-6. Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques sont équipés en conséquence.

Art. 3.2.4-7. Toute infraction aux dispositions de la présente section et des règlements pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Section 2 – Alimentation et service de table.

Art. 3.2.4-8. L'armateur veille à ce qu'il soit fourni, à bord des navires, de la nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée et d'une variété satisfaisante, dont la valeur nutritionnelle et la quantité répondent aux besoins des personnes à bord, en tenant compte de leurs appartenances culturelles et religieuses différentes ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

Un règlement grand-ducal pourra fixer les critères sanitaires, environnementaux et nutritionnels que doivent revêtir l'alimentation et l'eau potable.



Art. 3.2.4-9. Les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-10. En complément des prescriptions de l'article 3.2.4-8, l'armateur est tenu de s'assurer:

1. d'un aménagement et d'un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;

2. d'un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

Art. 3.2.4-11. (1) L'armateur veille à ce que les gens de mer engagés comme cuisiniers chargés de la préparation des repas soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

(2) Peuvent être engagés comme cuisiniers à bord des navires, les gens de mer qui répondent aux exigences suivantes:

1. avoir atteint l'âge de 18 ans; et

2. détenir un certificat de cuisinier obtenu à la suite d'une formation spécifique en la matière ou considérée comme équivalente par le commissaire et délivré par une institution agréée luxembourgeoise ou étrangère. Un règlement grand-ducal pourra préciser le type et le contenu de la formation. Un certificat de capacité de cuisinier de navire délivrés par des Membres ayant ratifié la Convention de travail maritime, 2006 ou la Convention (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.

3. avoir acquis au moins 1 mois de service à bord d'un ou plusieurs navires en tant que cuisinier de navire ou d'assistant cuisinier.

(3) Les prescriptions visées au paragraphe précédent incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par le Commissariat aux affaires maritimes, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, et la protection de l'environnement et la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

(4) Un règlement grand-ducal pourra préciser les conditions d'admission comme cuisinier d'un marin ne disposant pas de certificat tel que visé au point 2 du paragraphe 2 du présent article mais ayant acquis une expérience significative en la matière à bord d'un ou de plusieurs navires.

Art. 3.2.4-12. Sans préjudice de l'alinéa qui suit, le commissaire pourra accepter, sur demande dûment motivée de l'armateur, de ne pas avoir à bord cuisinier pleinement qualifié, pour des navires opérant avec un effectif minimal de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation.

Dans une telle hypothèse, le marin qui prépare la nourriture dans la cuisine doit toutefois avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.



Art. 3.2.4-13. Dans des circonstances d'extrême nécessité le commissaire pourra délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

Art. 3.2.4-14. Le commissaire peut émettre des recommandations relatives à l'alimentation et service de table.

Art. 3.2.4-15. L'armateur s'assure que le capitaine ou une personne agissant sous son autorité effectuent des inspections documentées et fréquentes, n'excédant pas 7 jours, afin de vérifier :

1. l'approvisionnement en vivres et en eau potable;
2. de la conformité des locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable;
3. la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et doivent être disponibles pour consultation.

Art. 3.2.4-16. (1) Tout armateur qui ne respecte pas les exigences minimales visées aux articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10 et ne diligente pas des inspections visées à l'article 3.2.4-15 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement

(2) Le commissaire peut ordonner la cessation immédiate du travail du marin engagé comme cuisinier qui ne remplit pas les exigences de formation ou de qualification exigées par les dispositions du présent chapitre.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, le fait pour l'armateur ou le capitaine d'engager et d'autoriser à naviguer des gens de mer sans les formations prescrites aux articles 3.2.4-11 à 3.2.4-13 et des règlements pris en leur exécution est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 5 - Égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

Art. 3.2.5-1. Le titre IV du Livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Par dérogation au paragraphe 3 de l'article L. 243-1 du Code du travail, est considérée comme exerçant une partie de son activité sur le territoire luxembourgeois, l'armateur qui exploite un navire battant pavillon luxembourgeois.

Chapitre 6 - Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail.



Art. 3.2.6-1. Le titre VI du Livre II du Code du travail est applicable aux gens de mer.

TITRE 3 - Protection, soins médicaux et bien-être à bord.

Chapitre 1 - Soins médicaux à bord des navires et à terre.

Art. 3.3.1-1. Les dispositions du présent titre relatives à la protection de la santé et à l'accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service, sont applicables à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.1-2. Les services de soins médicaux et de protection de la santé sont assurés gratuitement aux gens de mer à bord ou débarqués. Les mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux doivent être aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales.

Art. 3.3.1-3. Tout armateur doit assurer aux gens de mer le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable.

Art. 3.3.1-4. Les obligations de l'armateur relatives aux soins médicaux ne se limitent pas au traitement des gens de mer malades ou blessés mais comprennent également des mesures à caractère préventif, la surveillance médicale, la prévention des accidents et des maladies professionnelles, l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

Art. 3.3.1-5. Les prescriptions concernant les installations, les équipements, la formation et le rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel compétent à bord et à terre sont fixées par la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n°92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et par les règlements grand-ducaux pris en son exécution.

Art. 3.3.1-6. Les infractions aux obligations relatives à la gratuité des soins et à l'accès à un médecin ou un dentiste résultant des articles 3.3.1-2 et 3.3.1-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 2 - Responsabilité des armateurs.

Art. 3.3.2-1. Sans préjudice d'autres moyens de droit à leur disposition, les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon luxembourgeois ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de maladies, accidents ou décès survenant pendant la période, visée à l'article 3.3.2-2, point 1, dans le cadre de leur contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre dudit contrat.



Art. 3.3.2-2. Sans préjudice de l'article 3.3.2-5, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord et doit au minimum prendre en charge:

1. le coût de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

2. les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé tant qu'il se trouve hors de son domicile, jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.

3. une couverture financière, telle que prévue par règlement grand-ducal, convention collective ou par le contrat d'engagement maritime, pour garantir une indemnisation des préjudices subis par les gens de mer ou leurs ayant-droits en cas de décès ou d'incapacité de longue durée de ces derniers résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, tels que prévus au Code luxembourgeois des assurances sociales, déduction faite de l'indemnisation perçue auprès d'autres régimes d'assurance maladie ou régimes d'assurance accident légale obligatoire.

4. les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de service.

Art. 3.3.2-3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur doit payer:

1. la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié;

2. le salaire du marin débarqué ou rapatrié jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces. Une convention collective ou un règlement grand-ducal peut limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin.

Art. 3.3.2-4. (1) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, points 2 et 4, cessent dès lors que le régime d'assurance maladie ou le régime d'assurance accident légale obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés dont bénéficie le marin prend en charge les frais pour soins médicaux, logement, nourriture, et inhumation.

(2) Les obligations de l'armateur visées à l'article 3.3.2-2, point 2, et à l'article 3.3.2-3 point 2 sont limitées à 16 semaines à compter de l'accident ou du début de la maladie.

Art. 3.3.2-5. L'armateur est exempté de toute responsabilité dans les cas suivants :

4. lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ;

5. lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

6. en cas de maladie ou d'infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

Art. 3.3.2-6. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs ayant-droits.



Art. 3.3.2-7. Les infractions aux obligations visées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Chapitre 3 - Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents.

Section 1 – Obligations des armateurs.

Sous-section 1 - Obligations générales des armateurs.

Art. 3.3.3-1. (1) L'armateur assure la sécurité et la santé des gens de mer dans tous les aspects liés à leur travail à bord des navires battant pavillon luxembourgeois et veille à ce qu'ils bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

(2) Les obligations des gens de mer dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail à bord n'affectent pas le principe de la responsabilité de l'armateur.

Art. 3.3.3-2. (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, tels que visés à l'article 3.3.3-27, y compris les activités de prévention des risques professionnels, d'information et de formation, tels que prévus au présent chapitre et par tout règlement grand-ducal pris pour son exécution. Ces politiques et programmes à bord sont, conformément à l'article 3.3.3-10, élaborés avec la participation des membres du comité de sécurité sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées par leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie.

(2) L'armateur prend les mesures nécessaires en vue de mettre en œuvre les programmes et politiques à bord.

(3) L'armateur doit veiller à l'adaptation de ces mesures afin de tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé au travail. Il procède si nécessaire au remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles, avec la participation des membres du comité de sécurité conformément à l'article 3.3.3-10, sinon des représentants des gens de mer et avec les représentants de toutes les personnes intéressées.

(4) Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques à bord et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente sous-section.



Sous-section 2 - Principes généraux.

Art. 3.3.3-3. (1) L'armateur met en œuvre les mesures prévues à l'article 3.3.3-2, sur la base des principes généraux de prévention suivants:

1. éviter les risques;
2. évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités;
3. combattre les risques à la source;
4. adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail ainsi que le choix des équipements de travail et des méthodes de travail;
5. tenir compte de l'état d'évolution de la technique;
6. remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux;
7. planifier la prévention en visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention la technique, l'organisation du travail, les conditions de travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail;
8. prendre des mesures de protection collective par priorité à des mesures de protection individuelle;
9. donner les instructions appropriées aux gens de mer.

(2) Les mesures de prévention listées aux points 1, 3, 4 et 6 du paragraphe précédent doivent primer sur l'utilisation d'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

Art. 3.3.3-4. Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter les directives nationales visées à l'article 3.3.3-26 et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants:

1. les dispositions générales et dispositions de base;
2. les caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;
3. les machines;
4. les effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact;
5. les effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
6. les effets des vibrations auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
7. les effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux points 5 et 6 auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord, y compris la fumée du tabac;
8. les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
9. le matériel de chargement et de déchargement;
10. la prévention et l'extinction des incendies;
11. les ancres, chaînes et câbles;
12. les cargaisons dangereuses et lest;
13. les équipements de protection individuelle des gens de mer;
14. le travail dans des espaces confinés;
15. les effets physiques et mentaux de la fatigue;
16. les effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;



17. la protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
18. la réponse aux urgences et aux accidents

Art. 3.3.3-5. Les mesures concernant la sécurité, l'hygiène et la santé à bord ne doivent en aucun cas entraîner des charges financières pour les gens de mer.

Sous-section 3 - Evaluation des risques.

Art. 3.3.3-6. L'armateur tient une liste de tout accident du travail et établit un rapport concernant lesdits accidents du travail qu'il communique dans les meilleurs délais au commissaire.

Art. 3.3.3-7. (1) L'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, évaluer les risques pour la sécurité et la santé des gens de mer, y compris dans le choix des équipements de travail, des substances ou préparations chimiques, et dans l'aménagement des lieux de travail. Cette évaluation doit prendre en considération les groupes des gens de mer à risques particuliers y compris pour les femmes susceptibles d'être enceintes si elles se trouvent employées à bord.

(2) L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition en ce qui concerne les points énumérés par l'article 3.3.3-4 tiennent compte des effets physiques, y compris ceux résultant de la manutention de charges, du bruit et des vibrations, des effets chimiques et biologiques et des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale, et des accidents du travail.

(3) L'armateur, lorsqu'il évalue les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, doit se référer aux informations statistiques appropriées émanant de ses navires et aux statistiques générales fournies par le commissaire.

(4) A la suite de cette évaluation, et si besoin est, l'armateur adapte les mesures prises sur base de l'article 3.3.3-2 concernant ses activités de prévention ainsi que les méthodes de travail et de production mises en œuvre par afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer et de réduire l'exposition aux risques.

Art. 3.3.3-8. Un règlement grand-ducal pourra définir, compte tenu des spécificités du navire ou des groupes de gens de mer concernés, les obligations auxquelles doivent satisfaire les armateurs concernant l'établissement des évaluations.

Sous-section 4 - Personnes chargées à bord de la protection et de la prévention et consultation des gens de mer.

Art. 3.3.3-9. (1) Sans préjudice des obligations et de la responsabilité de l'armateur visées aux articles 3.3.3-1 et 3.3.3-2, le capitaine, ou une personne désignée par lui, ou les deux, ci-après dénommés les « gens de mer désignés », sont chargés de s'occuper de la mise en œuvre et s'assurer du respect des mesures prises conformément à l'article 3.3.3-2 à bord du navire.



(2) L'armateur s'assure que les gens de mer désignés puissent effectuer des inspections régulières de sécurité dans toutes les parties du navire à intervalles raisonnables. L'inspection porte également sur les instruments, équipements, machines et matériel de protection dont peut dépendre la sécurité des gens de mer.

Art. 3.3.3-10. (1) Pour tout navire à bord duquel se trouvent cinq marins ou plus, un comité de sécurité doit être instauré, auquel participent les gens de mer désignés et les représentants des gens de mer élus par eux en tant que délégués à la sécurité.

(2) Le comité de sécurité a pour missions principales :

1. de prendre part à l'élaboration et à la révision des politiques et programmes en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer à bord du navire concerné ;
2. de s'assurer que les exigences émanant soit des directives, normes et principes généraux, politiques et programmes au niveau national en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, soit des politiques et programmes adoptés pour le navire concerné soient satisfaites ;
3. d'adresser des réclamations et des recommandations à l'armateur au nom des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ;
4. d'examiner les questions intéressant les gens de mer en matière de sécurité et de santé et de prendre sur cette base les mesures qui s'imposent ;
5. d'évaluer l'équipement de sécurité et de protection y compris les appareils de sauvetage ;
6. d'étudier les rapports d'accidents.

(3) Le comité de sécurité a le droit de demander à l'armateur qu'il prenne des mesures appropriées et de lui soumettre des propositions en ce sens, de façon à pallier tout risque pour les gens de mer ou à éliminer les sources de danger.

(4) Le comité de sécurité a le droit de saisir le commissaire s'il estime que les mesures prises et les moyens engagés par l'armateur ne sont pas suffisants pour garantir la sécurité et la santé au travail à bord.

Art. 3.3.3-11. Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur doit, compte tenu de la nature des activités du navire, consulter le comité de sécurité ou à défaut les représentants des gens de mer en matière de protection de la sécurité et de la santé à bord ou directement les gens de mer sur les sujets suivants : ____

1. toute action, y compris la planification et l'introduction de nouvelles technologies, liées au choix des équipements, à l'aménagement des conditions de travail ou à l'impact des facteurs ambiants au travail, qui peut avoir des effets substantiels sur la sécurité et la santé des gens de mer ;
2. les informations portant sur les articles 3.3.3-6, 3.3.3-7, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 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 précédents. Il pourra également encadrer la création du comité de sécurité, l'élection de ses délégués, sa composition, la tenue de ses réunions, ses obligations et responsabilités.

Sous-section 5 - Information des gens de mer.

Art. 3.3.3-13. (1) Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'armateur, en coopération avec le comité de sécurité, doit informer le marin engagé des risques qu'il encourt, compte tenu de la nature des activités du navire. Cette information doit notamment renseigner sur :

1. les risques pour la sécurité et la santé à bord en précisant les risques majorés spécifiques éventuels relatifs à chaque type de poste de travail ou fonction ;
2. les programmes de protection et de prévention, pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail ;
3. les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques, y compris sur les dangers qu'une exposition prolongée à des niveaux de bruit élevés ou à des vibrations comporte pour l'ouïe et la santé ;
4. la qualification ou les aptitudes professionnelles particulières nécessaires.

(2) L'information visée au paragraphe précédent devra être continue et pourra prendre les formes suivantes ou toute autre forme fixée par règlement grand-ducal :

- I. matériel éducatif audiovisuel, tel que des films, à utiliser dans les centres de formation professionnelle des gens de mer et, si possible, présenté à bord des navires;
- II. affiches apposées à bord des navires;
- III. insertion, dans les périodiques lus par les gens de mer, d'articles sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents;
- IV. campagnes spéciales utilisant divers moyens d'information pour instruire les gens de mer, y compris des campagnes sur les méthodes de travail sûres.



(3) L'information visée au paragraphe 1^{er} tient compte des nationalités, des langues et des différentes cultures des gens de mer se trouvant à bord du navire.

(4) L'article L. 334-1 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.3-14. L'armateur prend les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord, le cas échéant, aient accès pour l'accomplissement de leur fonction :

1. à l'évaluation des risques et aux mesures de protections prévues respectivement aux articles 3.3.3-7 et 3.3.3-19 ;
2. à la liste et aux rapports prévus à l'article 3.3.3-6, paragraphe 1^{er} ;
3. à l'information provenant tant des activités de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé.

Sous-section 6 - Formation des gens de mer.

Art. 3.3.3-15. (1) L'armateur doit s'assurer que chaque marin reçoive une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé spécifiquement axée sur son poste de travail et sa fonction notamment sous forme d'informations et d'instructions à l'occasion :

1. de son engagement ;
2. d'un changement de poste ou fonction ;
3. de l'introduction ou d'un changement d'un équipement ;
4. de l'introduction d'une nouvelle technologie.

(2) Cette formation, élaborée en collaboration avec le comité de sécurité, doit être adaptée à l'évolution des risques et à l'apparition de risques nouveaux et être répétée périodiquement si nécessaire.

(3) Les programmes relatifs à la formation doivent être périodiquement revus et mis à jour, en coopération avec le comité de sécurité, pour tenir compte de l'évolution et des changements intervenus dans le matériel utilisé, dans l'organisation des équipages, dans les nationalités, dans les langues et dans les méthodes de travail à bord.

(4) Les gens de mer occupant des postes à risques doivent suivre une formation appropriée complétée par une remise à niveau périodique de leurs connaissances en matière de sécurité et de santé. Seuls les gens de mer qui ont reçu des instructions adéquates doivent pouvoir accéder aux zones à risque grave et spécifique.

Art. 3.3.3-16. Les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité, le cas échéant, ont droit à une formation appropriée et à une remise à niveau périodique de leurs connaissances.

Art. 3.3.3-17. (1) Les formations prévues à la présente sous-section ne peuvent être mises à la charge des gens de mer ou de leurs représentants.

(2) Elles sont prises en compte dans la période de service conformément à l'article 3.2.2-13.



Art. 3.3.3-18. Le contenu, le programme et les modalités des formations prévues à la présente sous-section peuvent être fixées par règlement grand-ducal.

Sous-section 7 - Autres mesures de précaution.

Art. 3.3.3-19. L'armateur prend toutes les mesures de précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires.

Art 3.3.3-20. (1) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques d'exposition des gens de mer à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques.

(2) L'armateur doit prendre les mesures raisonnables afin de réduire et prévenir les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

Art. 3.3.3-21. (1) L'armateur doit fournir du matériel de protection individuel ou d'autres dispositifs de prévention des accidents à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

(2) L'armateur veille à ce que le matériel de protection et les autres dispositifs de prévention des accidents à bord soient assortis de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention des accidents et de protection de la santé qui les concernent.

Art. 3.3.3-22. Un règlement grand-ducal pourra, compte tenu des spécificités du navire, définir des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord et préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Section 2 - Obligations des gens de mer et autres personnes intéressées.

Art. 3.3.3-23. (1) Il incombe à chaque marin de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que celles des autres personnes concernées du fait de ses actes ou de ses omissions au travail.

(2) Le marin qui, en cas de danger grave et immédiat, qui ne peut être évité, s'éloigne de son poste ou d'une zone dangereuse ne peut en subir aucun préjudice. La résiliation du contrat de travail effectué par un employeur en violation des dispositions du présent paragraphe est abusive.

Art. 3.3.3-24. Les gens de mer et autres personnes intéressées doivent :

1. se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail ;
2. utiliser correctement les machines, appareils, équipements, outils, substances dangereuses et autres moyens ;



3. utiliser correctement l'équipement de protection individuelle mis à leur disposition et après utilisation le ranger à sa place ;
4. ne pas mettre hors service, changer ou déplacer arbitrairement les dispositifs de sécurité propres notamment aux machines, appareils, équipements, outils, installations et utiliser de tels dispositifs de sécurité correctement ;
5. signaler immédiatement aux gens de mer désignés, aux membres du comité de sécurité sinon à l'armateur toute situation de travail dont ils ont un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité et la santé des personnes se trouvant à bord ainsi que toute défectuosité constatée dans les systèmes de protection.

Art. 3.3.3-25. Un règlement grand-ducal pourra compléter et préciser les obligations des gens de mer et autres personnes intéressées sur base de la présente section.

Section 3 - Obligations de l'État du pavillon.

Sous-section 1 - Programmes nationaux de protection et de prévention.

Art. 3.3.3-26. Des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques peuvent être adoptés par règlement grand-ducal.

Sous-section 2 - Information des armateurs et gens de mer.

Art. 3.3.3-27. Le commissaire coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent.

Art. 3.3.3-28. Le commissaire informe les armateurs des programmes nationaux de protection et de prévention pour la promotion de la sécurité et de la santé au travail et des directives sur les niveaux d'exposition maxima aux facteurs ambiants potentiellement nocifs et aux autres risques.

Section 4 - Dispositions particulières.

Art 3.3.3-29. (1) Les mesures d'exécution d'ordre technique découlant du présent chapitre, y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, peuvent être établies par voie de règlement grand-ducal, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer et en tenant compte des instruments internationaux, codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.

(2) Le règlement grand-ducal ainsi pris est régulièrement examiné en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisé compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante



des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 3.3.3-30. (1) En cas d'infraction aux dispositions des articles 3.3.3-1, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-2, paragraphes 1^{er} à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-7, paragraphes 1^{er} et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-12, paragraphes 2 et 5, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-14, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-15, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements et des arrêtés pris en leur exécution est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.0000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Toute infraction aux dispositions des articles 3.3.3-23 et 3.3.3-24 des règlements et des arrêtés pris en son exécution est punie d'une amende de 251 à 3.000 euros.

Chapitre 4 - Dispositions spéciales applicables à l'emploi de femmes à bord.

Section 1 – Définitions.

Art. 3.3.4-1. Aux fins du présent chapitre, le terme *femme enceinte* désigne toute femme occupée comme marin en état de grossesse qui a informé l'armateur de son état conformément à l'article 3.3.4-2.

Section 2 – Obligation de déclaration.

Art. 3.3.4-2. (1) Le marin doit informer l'armateur de son état de grossesse dès qu'elle en a connaissance.

(2) La déclaration de grossesse est effectuée soit par l'envoi à l'armateur d'un certificat médical par courrier recommandé soit par la remise du certificat médical au capitaine dont la signature apposée sur le double vaut accusé de réception.

Section 3 – Interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-3. (1) Il est interdit de notifier au marin son licenciement pendant toute sa grossesse et pendant une période de douze semaines suivant l'accouchement, sauf en cas de faute grave.

(2) L'interdiction de licenciement ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée.

(3) En cas de notification de licenciement avant la constatation médicale de la grossesse, le marin peut justifier de son état par la production d'un certificat par les moyens visés à l'article 3.3.4-2., paragraphe 2, dans les huit jours qui suivent la première escale dans un port où une consultation est réalisable.



(4) Tout licenciement notifié en violation de l'interdiction de licenciement telle que visée au présent article est nul et sans effet.

Art. 3.3.4-4. (1) En cas de licenciement en violation de l'article 3.3.4-3., dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin tel que prévu à l'article 3.1.2-23, le marin peut demander au président de la juridiction du travail qui statue d'urgence comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, de constater la nullité du licenciement et d'ordonner sa réintégration par simple requête.

L'ordonnance du président de la juridiction du travail est exécutoire par provision. Elle est susceptible d'appel qui est porté par simple requête dans les quarante jours à partir de la notification par voie du greffe devant le magistrat présidant la chambre de la Cour d'appel à laquelle sont attribués les appels en matière de droit du travail. Il est statué d'urgence, les parties entendues ou dûment convoquées.

(2) En cas de faute grave, l'armateur a la faculté de prononcer la mise à pied immédiate du marin en attendant la décision définitive de la juridiction du travail sur sa demande en résiliation du contrat de travail. Il organise alors son rapatriement.

Lorsque la juridiction du travail refuse de faire droit à cette demande, la mise à pied est annulée et ses effets sont supprimés de plein droit.

(3) Dans les quinze jours qui suivent le rapatriement du marin, celui-ci peut saisir par simple requête le président de la juridiction du travail qui, statuant comme en matière sommaire, les parties entendues ou dûment convoquées, se prononce sur le maintien ou la suspension du salaire en attendant la solution définitive du litige. L'ordonnance du président de la juridiction du travail est susceptible d'appel dans les mêmes conditions que les jugements rendus par la juridiction du travail ; elle est exécutoire par provision, au besoin sur minute et avant enregistrement.

En cas de licenciement irrégulier non accompagné d'une mise à pied intervenue dans les conditions prévues au paragraphe 2, le président ordonne la réintégration du marin.

Art. 3.3.4-5. Lorsque la femme enceinte est engagée sur base d'un contrat à durée indéterminée avec clause d'essai, la période d'essai est suspendue à partir du jour de la remise à l'armateur du certificat médical attestant la grossesse. La fraction de la période d'essai restant à courir reprend son cours à la fin de la période d'interdiction de licenciement.

Art. 3.3.4-6. Le marin conserve son droit de résilier le contrat d'engagement maritime sous réserve d'observer les délais de préavis applicables.

Section 4 – Adaptation des conditions de travail de la femme enceinte.

Art. 3.3.4-7. La femme enceinte ne peut être maintenue à son poste si ce dernier présente un risque pour sa sécurité et sa santé et si des répercussions sont possibles sur sa grossesse.



Art. 3.3.4-8. (1) Lorsqu'une femme enceinte désire bénéficier de l'application des dispositions figurant à l'article précédent, elle doit envoyer à l'armateur une demande en ce sens, soit par lettre recommandée soit en la remettant au capitaine dont la signature apposée sur le double de la demande vaut accusé de réception.

(2) L'armateur est tenu de s'assurer que la femme enceinte n'accomplisse pas des activités qui comportent un risque d'expositions aux agents et procédés énumérés à l'annexe 1 et à la section A de l'annexe 2 du Code du travail, même en l'absence de demande en ce sens formulée conformément au paragraphe 1^{er}.

(3) Dans les huit jours à dater de la réception de la lettre si un médecin se trouve à bord, sinon au premier port où une consultation médicale est possible, l'armateur doit saisir le médecin qui remplit les conditions posées à l'article 3.1.1-6 afin que celui-ci émette son avis sur la continuation du travail, l'aménagement provisoire du travail ou le reclassement temporaire de la femme enceinte ou la dispense de travail.

Art. 3.3.4-9. (1) Si le médecin saisi préconise un aménagement provisoire des conditions de travail ou du temps de travail de la femme enceinte pour éviter un risque pour la sécurité ou la santé ainsi qu'une répercussion sur la grossesse, l'armateur doit faire en sorte que l'emploi du temps de la femme enceinte soit modifié pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin.

(2) Si un tel aménagement n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur sur avis conforme du médecin est tenu de donner une autre affectation à terre à la femme enceinte, pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi, avec maintien du salaire antérieur.

(3) Si le changement d'affectation n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'employeur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(4) Les mesures prises pour aménager les conditions de travail des gens de mer en vertu du paragraphe 1^{er} doivent au moins permettre d'éviter l'exposition de la femme enceinte à des agents, procédés, et conditions de travail tels que listés aux annexes 1 et 2, section A, du Code du travail. Un règlement grand-ducal pourra venir préciser les mesures d'aménagement des conditions de travail ou du temps de travail que peut préconiser le médecin saisi.

La femme enceinte devra également pouvoir se rendre aux examens prénataux tels que prévus à l'article 277 du Code de la sécurité sociale. Une dispense de travail devra être accordée si nécessaire, sans perte de salaire.

Art. 3.3.4-10. (1) Si une mesure de reclassement de la femme enceinte est préconisée, l'armateur est tenu de l'affecter à un autre poste de travail à terre conforme à l'avis du médecin saisi, sans diminution de salaire, pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.



(2) Si un transfert à un poste de travail à terre n'est pas techniquement ou objectivement possible ou ne peut être raisonnablement exigé pour des motifs dûment justifiés, l'armateur est obligé de dispenser la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

(3) Le titre III du livre III du Code du travail est applicable à la femme enceinte réaffectée temporairement à un poste à terre.

Art. 3.3.4-11. Si une dispense de travail est préconisée, l'armateur dispense la femme enceinte de travailler pendant toute la période nécessaire pour la protection de sa sécurité ou de sa santé telle que cette période est fixée par le médecin saisi.

Art. 3.3.4-12. En cas de contestation de l'avis du médecin par l'armateur ou la femme enceinte dans les quinze jours à compter de la notification de l'avis, cette dernière se fait examiner à nouveau par un autre médecin répondant aux exigences visées à l'article 3.1.1-6 ou encore, lorsque cela est possible par un arbitre médical indépendant. La demande en réexamen n'a pas d'effet suspensif.

Section 5 – Congé de maternité.

Art. 3.3.4-13. (1) Les articles L. 332-1 à L. 332-4 du Code du travail sont applicables à la femme enceinte.

(2) Les obligations mises à la charge de l'employeur dans le cadre de ces articles sont étendues à l'armateur.

Section 6 – Mariage.

Art. 3.3.4-14. Les dispositions des articles L. 337-5 et L. 337-6 du Code du travail sont applicables aux gens de mer.

Section 7 – Dispositions diverses.

Art. 3.3.4-15. Est nulle de plein droit toute disposition conventionnelle contraire aux dispositions du présent chapitre.

Art. 3.3.4-16. L'article L. 338-2 du Code du travail est applicable aux gens de mer.

Art. 3.3.4-17. Les infractions aux dispositions de la section 3, 4 et 5 du présent chapitre sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

TITRE 4 - Conformité et mise en application des dispositions.



Art. 3.4.0-1. (1) Conformément à l'article 0.2.0-1, le commissaire veille à ce que les armateurs se conforment à leurs obligations issues du présent livre.

(2) Le commissaire prend toutes les mesures nécessaires, y compris la mise en œuvre d'un système efficace d'inspection et de certification MLC des navires, en fonction de leurs caractéristiques, pour s'assurer du respect par les armateurs de leurs obligations.

(3) L'efficacité du système d'inspection et de certification MLC ainsi que des autres mesures prises conformément au précédent paragraphe est périodiquement évalué en application d'un système de gestion de la qualité défini par règlement grand-ducal. Des modifications sont apportées afin de prendre en compte le résultat de ces évaluations et les différentes évolutions en la matière.

Art. 3.4.0-2. (1) Tout navire auquel s'applique le présent livre est soumis à inspection MLC dans les conditions prévues par règlement grand-ducal.

(2) L'étendue des inspections et les pouvoirs et obligations des inspecteurs MLC sont déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-3. (1) Tout navire ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être doté d'un certificat MLC en cours de validité. Un règlement grand-ducal peut étendre cette obligation à des navires de jauge inférieure.

(2) Tout navire peut également être certifié MLC sur une base volontaire.

(3) Tout navire soumis à certification MLC doit être en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité au travail maritime conformes aux règles établies par règlement grand-ducal.

(4) Tout navire en possession d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité du travail maritime valables est présumé, sauf preuve contraire, avoir été dûment inspecté par un inspecteur MLC représentant l'État luxembourgeois et être en conformité avec les prescriptions nationales ainsi que celles issues du droit de l'Union européenne et international concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer dans la limite des éléments qui font l'objet de la certification.

(5) Un certificat de travail maritime peut être émis à titre provisoire sous les conditions arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-4. (1) Le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions est autorisé à habiliter, en fonction des besoins de l'État en inspecteurs, un ou plusieurs organismes, à savoir toute institution publique ou autre organisme, y compris d'un autre État membre de l'Union européenne, pour réaliser des missions d'inspection ou de certification MLC ou les deux en tout ou partie au nom de l'État luxembourgeois, sur avis préalable du commissaire. Les conditions et les modalités de l'habilitation des organismes et des relations de travail sont fixées par règlement grand-ducal.



(2) L'organisme une fois habilité doit maintenir les conditions qui ont prévalu à son habilitation. A défaut le ministre retire son habilitation selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.

(3) Les pouvoirs potentiellement confiés à des organismes une fois habilités sont énoncés par règlement grand-ducal et le cas échéant par un accord conclu entre le commissaire et l'organisme selon les modalités prévues par règlement grand-ducal.

Art. 3.4.0-5. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois établit et met en œuvre une procédure simple de règlement rapide et efficace des plaintes des gens de mer à bord répondant au minimum aux critères établis par règlement grand-ducal.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe précédent, tout marin peut rechercher à obtenir réparation de son dommage par toute procédure légale lui paraissant appropriée, notamment devant les autorités extérieures compétentes. Le commissaire est compétent pour entendre en tant qu'amiable conciliateur de plaintes de gens de mer travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois.

Art 3.4.0-6. (1) En cas de non-respect des demandes de correction du commissaire ou des inspecteurs MLC, endéans les délais impartis, le commissaire est en droit de prononcer une amende administrative à l'encontre de l'armateur, ou du propriétaire ou de l'employeur, ou plusieurs d'entre eux.

(2) La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

(3) En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au commissaire.

(4) En cas d'opposition, le commissaire prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue au paragraphe 2.

(5) A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

(6) Le montant de l'amende administrative est fixé entre 25 et 25.000 euros.

Art 3.4.0-7. Quiconque qui par son action ou son inaction entraverait, en connaissance de cause, les inspecteurs MLC dans l'exercice des fonctions qui leurs sont attribuées dans le cadre de la présente section, est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines uniquement.



Art. 3.4.0-8. L'armateur dont le navire quitte le port ou continue ses opérations malgré interdiction notifiée par le commissaire ou un inspecteur MLC, est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 5 ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines uniquement.

Est puni de la même peine, l'armateur dont le navire navigue sans certificat MLC obligatoire valide conformément à la présente section et les règlements grand-ducaux pris pour son exécution.

TITRE LIVRE 4 - La protection sociale des gens de mer.

~~Les conventions figurant à l'annexe 5 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, énumérées ci-après, se rapportent au présent livre.~~

~~–La Convention no 55 concernant les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer, adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée~~

~~Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936.~~

~~–La Convention no 56 concernant l'assurance maladie des gens de mer adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du travail, le 24 octobre 1936, dénommée Convention sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936.~~

~~**Art. 105 4.0.0-1.** Le code des assurances sociales code de la sécurité sociale est modifié comme suit :~~

~~[...]~~

~~2) Lorsqu'en vertu d'un instrument bilatéral de sécurité sociale tel que visé à l'article 1^{er}, 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^{er}. Le commissaire ne prend sa décision qu'après consultation du Ministère de la sécurité sociale.~~

~~**Art. 106 4.0.0-2.** Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 105, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter auprès d'un établissement d'assurance, agréé à cet effet par le Gouvernement suivant des critères qui peuvent être prévus par règlement grand-ducal, une police d'assurance garantissant au personnel occupé sur ces navires une protection répondant aux normes suivantes:~~

~~1) En cas de maladie,~~

~~a) des soins de santé, comprenant les actes et fournitures médicaux et médico-dentaires, les médicaments et spécialités pharmaceutiques et l'hospitalisation dans une mesure suffisante et appropriée pendant toute la durée de l'état morbide. La participation aux frais ne peut dépasser vingt pour cent;~~

~~b) les indemnités de maladie au moins égales à soixante pour cent du revenu antérieur pendant toute la durée de l'incapacité de travail mais au maximum jusqu'à concurrence de cinquante deux semaines.~~



~~Le bénéficiaire des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à un mois.~~

~~2) En cas de chômage des prestations au moins égales à quarante-cinq pour cent du revenu antérieur pendant au moins treize semaines au cours d'une période de douze mois.~~

~~Le bénéficiaire des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.~~

~~3) En cas de vieillesse, des prestations au moins égales à 1,5 pour cent des revenus par année d'assurance. L'âge requis pour l'obtention de la prestation ne peut dépasser soixante-cinq ans.~~

~~Le bénéficiaire des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à une année.~~

~~4) En cas d'invalidité les prestations correspondant à celles prévues en cas de vieillesse majorées de 1,5 pour cent de la moyenne des revenus assurés antérieurement à l'échéance du risque pour chaque année se situant entre l'année de la survenance de l'invalidité et celle où l'intéressé atteint l'âge de 55 ans.~~

~~Doit être considéré comme invalide celui qui par suite de maladie ou d'infirmité ne peut plus exercer l'activité assurée, à moins que l'intéressé ne puisse exercer une autre activité correspondant à ses forces et aptitudes, auquel cas l'assurance doit garantir par des moyens appropriés la réadaptation des intéressés.~~

~~Le bénéficiaire des prestations ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois. Les prestations doivent être versées tant que l'intéressé est pas suite de l'invalidité, incapable de gagner sa vie.~~

~~5) En cas de décès de l'assuré, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la pension de vieillesse ou d'invalidité à laquelle aurait pu prétendre l'assuré pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant qui serait revenu à l'assuré.~~

~~Le bénéficiaire des prestations susvisées ne peut être subordonné à un stage supérieur à trois mois.~~

~~6) En cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle, les prestations doivent comprendre les soins de santé, tels que prévus au numéro 1) a) ainsi qu'une rente viagère correspondant au moins à cinquante pour cent du revenu antérieur en cas d'incapacité totale; en cas d'incapacité partielle la rente correspond à une fraction de la rente prévue en cas d'incapacité totale dépendant du degré de capacité conservé.~~

~~En cas de décès de l'assuré par suite de l'accident de travail ou de la maladie professionnelle, les prestations doivent correspondre à soixante pour cent de la rente prévue en cas d'incapacité totale pour le conjoint survivant et à vingt pour cent pour chaque enfant à charge de l'assuré âgé de moins de dix-huit ans, sans que le total des prestations ne puisse dépasser le montant de la rente qui serait revenue à l'assuré. Aucune condition de stage ni de participation de l'assuré aux frais des soins de santé ne peut être requise.~~

~~7) En cas de maternité~~

~~a) des prestations en nature doivent comprendre les soins prénatals, les soins pendant l'accouchement et les soins postnatals donnés soit par un médecin, soit par une sage-femme diplômée ainsi que les fournitures pharmaceutiques et l'hospitalisation; les prestations prévues ne peuvent pas comporter une participation aux frais;~~

~~b) des indemnités pécuniaires calculées de la même façon que celles prévues au numéro 1)b) pendant la durée du congé de maternité qui ne peut être inférieur à huit semaines avant l'accouchement et à huit semaines après l'accouchement, ce dernier délai étant prolongé de quatre semaines en cas d'allaitement ou d'accouchement prématuré ou multiple. Le bénéficiaire des~~



indemnités pécuniaires peut être subordonné à un stage d'assurance ne dépassant pas six mois dans l'année précédant l'accouchement.

Les prestations prévues aux numéros 1) a) et 7)a) sont également dues au conjoint de l'assuré et à ses enfants âgés de moins de dix huit ans à moins que ceux-ci ne bénéficient à un autre titre des mêmes prestations.

Le Gouvernement peut dispenser les armateurs des obligations prévues au présent article au cas où les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale dans leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays et qu'ils ont droit à des prestations au moins équivalentes à celles prévues au présent article.

Sauf affiliation au régime de sécurité sociale luxembourgeois en vertu de l'article 4.0.0-1, les armateurs de navires battant pavillon luxembourgeois doivent contracter et contribuer au financement auprès d'un établissement d'assurance agréé d'une police d'assurance privée garantissant au minimum aux personnes occupées sur leurs navires, une protection dans les branches suivantes : prestations décès, vieillesse, accident du travail, maladies professionnelles.

Toutefois, les armateurs sont dispensés de la souscription de l'assurance privée visée à l'alinéa qui précède dès lors qu'ils démontrent que les gens de mer occupés sur un navire battant pavillon luxembourgeois sont affiliés au régime de sécurité sociale de leur pays de résidence en vertu de la législation de ce pays dès lors qu'il s'agit d'un État ayant ratifié la Convention du travail maritime, 2006.

Pour l'application du premier paragraphe, un règlement grand-ducal pourra préciser les critères d'agrément ainsi que les normes minimales pour les branches qui y sont visées

TITRE LIVRE 5 - Dispositions fiscales et financières.

Art. 107 5.0.0-1. (L. 29 décembre 2005) [...]

Art. 107a 5.0.0-2 [...]

Art. 108 5.0.0-3. [...]

Art. 109 5.0.0-4. [...]

Art. 110 5.0.0-5. [...]

TITRE LIVRE 6 - Du commerce maritime.

Les conventions se rapportant au présent livre, ainsi que les dispositions relatives aux avaries communes sont reproduites à l'annexe 6 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.



- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 23 septembre 1910.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et Protocole de signature, Bruxelles, 25 août 1924 «Règles de La Haye».

Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Bruxelles, 23 février 1968) «Règles de Visby».

Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance du 25 août 1924, telle qu'amendée par le Protocole de modification du 23 février 1968 (Bruxelles, 21 décembre 1979).

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, Bruxelles, 10 avril 1926.

Protocole additionnel à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'État, Bruxelles, 10 avril 1926, (Bruxelles, 24 mai 1934).

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952.

- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et Protocole de signature, Bruxelles, 10 octobre 1957.

Protocole portant modification de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957 (Bruxelles, 21 décembre 1979).

- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974) et Protocole portant modification de la Convention (Londres, 19 novembre 1976), (PAL Prot 1976).

Chapitre TITRE 1 - De l'abordage.

Art. ~~111~~ 6.1.0-1. Pour les besoins de l'application de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910, lorsque la responsabilité de l'un des navires en cause à l'égard d'une ou plusieurs victimes ou de leurs ayants droit fait l'objet de dispositions légales ou contractuelles par l'effet desquelles ladite responsabilité se trouve supprimée ou limitée, la ou lesdites victimes ou leurs ayants droit ne peuvent rien obtenir de l'autre navire en cause au-delà de la part de responsabilité de celui-ci.

Art. ~~112~~ 6.1.0-2. Les dispositions de la convention précitée s'appliquent également au cas visé par son article 12-2°.

Art. ~~113~~ 6.1.0-3. Pour les besoins de l'application des règles relatives à l'abordage, la notion de navire vise tous engins flottants à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe. Ces règles s'appliquent également aux navires affectés à un service public.

Art. ~~114~~ 6.1.0-4. Au sens de la présente loi, les dispositions relatives à l'abordage sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit



par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Chapitre TITRE 2 - De l'assistance en mer.

Art. ~~115~~ 6.2.0-1. Dans le cas visé par l'article 15-2° de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes du 23 septembre 1910, il est fait application des dispositions de la convention.

Chapitre TITRE 3 - Du transport sous connaissance.

Art. ~~116~~ 6.3.0-1. La manutention et la consignation ou autres opérations intervenant dans le transport maritime qui ne sont pas régies par les conventions relatives au transport sous connaissance citées sous le livre 6 sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

Art. ~~117~~ 6.3.0-2. Pour les besoins d'application de la présente loi, les règles des conventions internationales visées à l'article qui précède s'appliquent également au transport en pontée.

Art. ~~118~~ 6.3.0-3. Les transports sous connaissance d'animaux vivants s'effectuent, sauf disposition contraire, aux risques et périls de la marchandise.

Chapitre TITRE 4 - Des avaries communes.

Art. ~~119~~ 6.4.0-1. Les avaries communes sont soumises aux Règles d'York et d'Anvers, même en l'absence de référence contractuelle auxdites Règles. Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Chapitre TITRE 5 - Dispositions abrogatoires.

Art. ~~120~~ 6.5.0-1. Les articles 190 à 331 et 397 à 436 du code de commerce sont abrogés.

TITRE LIVRE 7 - Dispositions pénales et disciplinaires.

Les conventions se rapportant au présent livre figurent à l'annexe 7 de la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation (Bruxelles, 10 mai 1952).
- Convention internationale sur les passagers clandestins (Bruxelles, 10 octobre 1957).

Art. ~~121~~ 7.0.0-1. (*L. 14 avril 1992*) Les infractions et les fautes disciplinaires commises à bord d'un navire luxembourgeois sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine.



Art. 122 7.0.0-2. (L. 17 juin 1994) Les infractions aux articles 8, 11d, 13 d et 17 1.1.1-5, 1.1.1-8, paragraphe 1^{er}, point f), 1.1.1-10, paragraphe 2, points d) et e) et 1.1.1-14 de la présente loi sont punies d'une amende de 251 à 10.000 euros.

Quiconque, armateur, exploitant ou capitaine laisse naviguer un navire avec un équipage non qualifié en violation des articles 21 et 22 de la présente loi est puni d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans ou d'une de ces peines seulement.

Art. 7.0.0-3. Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16 et 22 du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004.

Est sanctionné par une amende administrative de 2000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n°1177/2010 précité.

Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

(articles 123 à 125 abrogés par la loi du 14 avril 1992)

Art. 126 7.0.0-4. Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementaires du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros. Est puni des mêmes peines l'armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions susindiquées. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le livre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 30.000 à 1.000.000 de francs, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

Al. Abr. Implicitement (L. 13 juin 1994)

Les personnes physiques ou morales dont les navires sont immatriculés au registre peuvent également être frappées par le ministre d'une amende d'ordre qui ne peut pas dépasser 100.000 francs pour toutes infractions aux dispositions des livres 1 et 2.

TITRE LIVRE 8 - Dispositions budgétaires.

Art. 8.0.0-1. 127. La loi du 22 décembre 1989 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 1990 est modifiée par l'ajout de la section 23.8 intitulée «Commissariat aux affaires maritimes». Cette section comprend les articles suivants dont la dotation se fera comme suit :



23.8.11.00 Traitement des fonctionnaires	2.020.000
Détail:	
1 commissaire aux affaires maritimes	1.950.000
Cotisations sociales (part de l'État)	70.000
23.8.11.01 Indemnités des employés	926.000
Détail:	
1 secrétaire de direction	820.000
Cotisations sociales (part de l'État)	106.000
23.8.11.02 Indemnités des ouvriers	10.000
23.8.12.00 Frais courants de fonctionnement :	3.500.000
frais de bureau et dépenses diverses (sans distinction d'exercices)	
23.8.12.01 Frais d'avocats, d'experts et d'études (crédit non limitatif)	3.500.000
23.8.12.02 Loyers et charges locatives accessoires (crédit non limitatif et sans distinction d'exercices)	10.000
23.8.12.03 Frais de publication, de publicité, de sensibilisation et d'information	2.000.000
23.8.74.00 Acquisition de machines de bureau	2.500.000

Les engagements des employés et ouvriers aux postes nouveaux créés par la présente loi se font par dérogation à l'article 13 de la loi du 22 décembre 1989 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État et par dépassement des plafonds prévus dans cette loi à l'article 13.

LIVRE 9 – Entrée en vigueur.

Art. 128. La présente loi entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au Mémorial.
(L. 10 juin 1994)

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

TITRE 10. – De l'agrément des entreprises maritimes.

Art. 129 8.0.0-1. Définition de l'entreprise maritime.

~~Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale, luxembourgeoise ou étrangère qui poursuit une activité commerciale telle que définie à l'article 130, paragraphe 2.~~

Il faut entendre par entreprise maritime au sens de la présente loi toute personne physique ou morale de droit luxembourgeois ou étranger qui a pour objet social ou pour activités l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement ou la gestion d'un ou plusieurs navires autorisés à être exploités commercialement.

Art. 130 8.0.0-2. Agrément de l'entreprise maritime.



~~1. Toute entreprise maritime qui s'établit au Luxembourg devra avant de commencer ses activités être agréée par le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.~~

~~2. L'agrément ne peut être délivré qu'à des entreprises ayant pour objet l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement et la gestion de navires de mer, ainsi que les opérations financières et commerciales s'y rattachant directement ou indirectement.~~

~~Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 132 et 133.~~

~~3. L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'une personne physique ou morale qu'elle désignera aux fonctions de dirigeant. Préalablement à l'exercice de ses fonctions le dirigeant doit avoir reçu l'agrément du ministre.~~

~~La disposition de l'alinéa qui précède n'est pas applicable lorsque l'entreprise n'est une personne physique bénéficiant elle-même de l'agrément.~~

~~4. La procuration donnée au dirigeant doit énoncer de façon non équivoque ses pouvoirs.~~

(1) Toute entreprise maritime de droit luxembourgeois doit disposer d'un agrément délivré par le ministre.

Lorsque l'entreprise est constituée par une personne physique résidant au Grand-duché de Luxembourg, celle-ci est soumise aux conditions d'agrément des articles 8.0.0-4 et 8.0.0-5.

(2) Le ministre peut retirer l'agrément de l'entreprise maritime de droit luxembourgeois qui n'exerce pas d'activités maritimes pendant une période continue de cinq ans.

(3) L'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'un dirigeant maritime agréé au sens de l'article 8.0.0-4.

Les dispositions du précédent alinéa ne sont pas applicables à l'entreprise maritime lorsque celle-ci est une personne physique ayant reçu un agrément.

(4) La convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime doit énoncer de façon non équivoque les pouvoirs et fonctions du dirigeant maritime.

Art. 131 8.0.0-3. Demande d'agrément de l'entreprise maritime.

La demande d'agrément d'une entreprise est adressée au ministre avec les documents et renseignements suivants:

- les statuts s'il y a lieu;
- les noms, prénoms, domicile, résidence, nationalité des administrateurs et des personnes chargées de la direction de l'entreprise;
- les pouvoirs conférés au dirigeant de l'entreprise;
- les statuts et un extrait du registre du commerce et des sociétés récent s'il y a lieu;



- la copie de la convention de domiciliation ou du contrat de bail s'il y a lieu;
- la copie de la convention par laquelle l'entreprise maritime de droit luxembourgeois s'attache les services d'un dirigeant maritime contenant l'étendue des pouvoirs et des fonctions lui conférés;
 - le nom du réviseur d'entreprise si l'entreprise est soumise au contrôle d'un réviseur d'entreprise;
 - l'adresse où sont tenus les livres comptables et tous autres documents relatifs à ses activités ;
 - la description des activités commerciales maritimes projetées ;
 - le numéro de TVA avec une copie du bulletin d'attribution sinon une copie de la demande adressée à l'administration de l'enregistrement et des domaines ;
 - tout autre document requis par le commissaire utile à l'instruction de la demande.

Un règlement grand-ducal précisera les modalités d'application du présent article.

Art. ~~132~~ 8.0.0-4. Agrément du dirigeant d'entreprise maritime.

(1) Pour être agréé comme dirigeant d'entreprise maritime, il faut ~~avoir sa résidence~~ être établi professionnellement au Luxembourg et justifier de garanties d'honorabilité et d'expérience professionnelle.

L'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires et de tous les éléments susceptibles d'établir que les personnes visées jouissent d'une bonne réputation et présentent toutes garanties d'une activité irréprochable.

L'expérience professionnelle s'apprécie au regard du fait que ces personnes ont déjà exercé des activités analogues à un niveau élevé de responsabilité et d'autonomie.

(2) Lorsque le dirigeant d'entreprise maritime est une personne morale, il sera exigé de ses organes dirigeants la preuve des qualités requises dans le chef des personnes physiques telles qu'énoncées sous le paragraphe 1^{er} ci-dessus.

En outre, la délivrance de l'agrément en faveur d'une personne morale désignée comme dirigeant d'entreprise maritime conformément à l'article 130 paragraphe 3 de la présente loi est subordonnée à la condition qu'elle dispose au Luxembourg d'une organisation suffisante pour l'exercice correct de ses activités.

(3) Un dirigeant d'entreprise maritime peut être désigné par plusieurs entreprises.

(4) L'agrément du dirigeant maritime est octroyé pour un maximum de cinq ans et peut faire l'objet de renouvellements si le dirigeant démontre qu'il remplit toujours les conditions visées au paragraphe 1^{er}.

Art. ~~133~~ 8.0.0-5. Demande d'agrément du dirigeant d'entreprise maritime.

La demande d'agrément d'un dirigeant d'entreprise maritime est adressée au ministre accompagnée des pièces justificatives des conditions prévues à l'article précédent.



Le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire instruit les demandes d'agrément et vérifie si la personne sollicitant l'agrément justifie de garanties d'honorabilité et de qualification professionnelle.

Les personnes physiques chargées de la gestion de l'entreprise peuvent être soumises à une épreuve sur les connaissances professionnelles, organisée par le Commissariat aux affaires maritimes sous l'autorité du ministre.

Art. ~~134~~ 8.0.0-6. Publicité.

~~La liste des entreprises maritimes ainsi que celle des personnes physique ou morales agréées comme dirigeants de pareilles entreprises sont publiées au Mémorial.~~

La liste des entreprises maritimes agréées et des dirigeants d'entreprise maritime agréés est publiée.

Art. ~~135~~ 8.0.0-7. Départ du dirigeant d'entreprise maritime.

Lorsqu'une personne bénéficiant de l'agrément quitte ses fonctions dans une entreprise maritime, le ministre doit en être informé et il doit être pourvu au remplacement de la personne agréée. Le ministre peut accorder un délai ne dépassant pas six mois pour pourvoir au remplacement du dirigeant d'entreprise maritime.

Art. ~~136~~ 8.0.0-8. Conservation des documents.

Les entreprises maritimes veilleront à ce que les livres comptables soient tenus et que les autres documents relatifs à leurs activités soient constamment conservés au Grand-Duché de Luxembourg, soit à leur siège d'opération soit à tout autre endroit dûment notifié au Commissariat aux affaires maritimes.

Un règlement grand-ducal détermine les pièces et autres documents qui doivent être constamment conservés et tenus à jour au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. ~~137~~ 8.0.0-9. Surveillance des entreprises maritimes.

(1) Le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire est chargé de veiller au respect des obligations incombant aux entreprises maritimes en vertu de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

~~(2) Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du Commissaire aux affaires maritimes.~~

~~Les comptes annuels, et le rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 256 de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales, doivent être communiqués au Commissaire aux affaires maritimes.~~



(2) Toute modification essentielle des statuts, tout changement de réviseur d'entreprise, tout changement de dirigeant maritime, ainsi que toute extension ou modification des activités de l'entreprise maritime doivent être portés à la connaissance du commissaire.

La preuve du dépôt des comptes annuels et du rapport du réviseur d'entreprise des sociétés visées à l'article 69 de la loi modifiée du 19 décembre 2002 concernant le registre de commerce et des sociétés doit être communiquée au commissaire dans le mois du dépôt.

(3) Le réviseur d'entreprise est tenu de fournir tous les renseignements ou certifications que le ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire requiert sur les points dont le réviseur d'entreprise a ou doit avoir connaissance dans le cadre de l'exercice de sa mission.

A ces fins le réviseur d'entreprise est délié de son secret professionnel à l'égard du ~~Commissaire aux affaires maritimes~~ commissaire.

Les agents du Commissariat aux affaires maritimes sont soumis au secret professionnel quant aux renseignements recueillis dans l'exercice de leurs fonctions. Cette disposition n'est pas applicable aux cas où les agents du Commissariat aux affaires maritimes sont appelés à rendre témoignage en justice, et au cas où la loi les oblige ou les autorise à révéler certains faits.

~~▪ Toute modification essentielle des statuts, tout changement de dirigeant et/ou de réviseur indépendants ainsi que toute autre extension d'activité doivent être immédiatement portés à la connaissance du Commissaire aux affaires maritimes.~~

Art. ~~138~~ 8.0.0-10. Retrait de l'agrément.

En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~129 à 132 et 135 à 137~~ 8.0.0-1 à 8.0.0-4 et 8.0.0-7 à 8.0.0-9 le ministre peut retirer l'agrément à l'entreprise maritime.

L'entreprise frappée d'une mesure d'interdiction devra cesser ses activités au Luxembourg.

Art. ~~139~~ 8.0.0-11. Recours.

~~Les décisions du ministre basées sur l'article 138, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 130 et 132 peuvent être déférées au Conseil d'État, Comité du Contentieux. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.~~

~~Le recours doit être introduit sous peine de forclusion dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision attaquée,~~

~~Le Conseil d'État, Comité du Contentieux, statue en dernière instance et comme juge de fond.~~

Les décisions du ministre basée sur l'article 8.0.0-10, ainsi que celles refusant l'agrément prévu aux articles 8.0.0-2 et 8.0.0-3 peuvent être déférées devant le Tribunal administratif selon la procédure prévue par la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives. Elles doivent être motivées et notifiées à l'entreprise maritime avec indication des voies de recours.