

Avenant à l'accord interprofessionnel conclu entre, d'une part, FEDIL Shipping et, de l'autre part, les syndicats bénéficiant de la représentativité nationale générale, l'OGB-L et le LCGB

Il est convenu entre FEDIL Shipping, d'une part, et les syndicats bénéficiant de la représentativité nationale générale OGB-L et LCGB, d'autre part, d'apporter par commun accord les modifications suivantes à l'accord interprofessionnel conclu entre les partenaires sociaux mentionnés sous la condition suspensive de la déclaration d'obligation générale de ces modifications.

Il est ajouté un nouvel article 3 ayant la teneur suivante :

« Article 3 : Rémunération

Le salaire mensuel des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas au Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé par référence aux rémunérations généralement recommandées par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et régulièrement mises à jour sur son site Internet. ».

Il est ajouté un nouvel article 8 ayant la teneur suivante :

« Article 8 : Sécurité-santé au travail

L'armateur s'oblige à respecter à tout moment les règles de sécurité et de santé prévues par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ainsi que la convention du travail maritime (MLC) de l'Organisation Internationale du Travail et de mettre en place, le cas échéant, un système de management de la sécurité (SMS) tel que prévu par la SOLAS. ».

Suite à l'insertion de ces nouveaux articles, la numérotation des articles suivants a été adaptée en conséquence.

Les partenaires sociaux ont convenu que la déclaration d'obligation générale de l'accord interprofessionnel sera demandée par les parties signataires à partir de la date d'entrée en vigueur fixée d'un commun accord par les partenaires sociaux au 1^{er} novembre 2021.

Un texte coordonné applicable à partir du 1^{er} novembre 2021 à l'ensemble du personnel tombant sous le champ d'application de l'accord interprofessionnel reprenant les changements a été élaboré qui prend la teneur suivante :



1

**FEDIL
SHIPPING**



Texte coordonné de l'accord interprofessionnel conclu entre, d'une part, FEDIL Shipping et, de l'autre part, les syndicats bénéficiant de la représentativité nationale générale, l'OGB-L et le LCGB

65 ✓
2 R

PRÉAMBULE

Considérant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle que modifiée,

Considérant la directive 2018/131 du Conseil du 23 janvier 2018 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) en vue de modifier la directive 2009/13/CE conformément aux amendements de 2014 à la convention du travail maritime, 2006, tels qu'approuvés par la Conférence internationale du travail le 11 juin 2014,

Considérant la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'ECSA et l'ETF concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE,

Considérant les dispositions de la convention du travail maritime 2006,

Les partenaires sociaux se sont mis d'accord sur le présent texte :

BUT & CHAMP D'APPLICATION

Considérant que le droit maritime est un droit extraordinaire du droit commun et que par conséquent il ne saurait être fait référence à ce dernier excluant ipso facto l'application des dispositions du Code du travail sauf référence expresse à ce dernier. La présente convention s'applique aux gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon luxembourgeois, sauf dispositions contraires de la présente convention. Les marins résidant en dehors de l'Union européenne sont soumis à la loi choisie par les parties au moment de l'engagement.

DISPOSITIF

Article 1^{er} : Adoption des accords ECSA/ETF du 19 mai 2008 et du 5 décembre 2016

Les parties signataires de la présente convention adoptent en l'état le texte de la Directive 2018/131 du Conseil et reconnaissent que les règles qui y figurent sont les minima qui seront respectés sur les navires battant pavillon luxembourgeois.

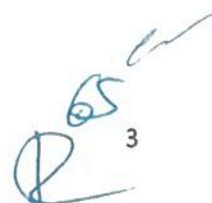
Certaines notions étant cependant à préciser, les parties conviennent et précisent également que :

Article 2 : Loi applicable

Sans préjudice des dispositions énumérées dans la présente convention, les relations de travail seront réglées par la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois telle que modifiée respectivement par la convention du travail maritime 2006 de l'Organisation Internationale du Travail. Les conditions de travail des gens de mer suivront automatiquement l'évolution des textes législatifs et réglementaires. La nature de la relation de travail exclut toute application par défaut du Code du travail luxembourgeois.

Article 3 : Rémunération

Le salaire mensuel des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas au Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé par référence aux rémunérations généralement recommandées par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et régulièrement mises à jour sur son site Internet.

 3

Article 4 : Travail un jour férié

Sauf dispositions expresses contraires dans le contrat de travail, sont considérés comme jours fériés légaux les jours suivants :

- le Nouvel An
- le lundi de Pâques
- le premier mai
- la Journée de l'Europe
- l'Ascension
- le lundi de Pentecôte
- la Fête Nationale
- l'Assomption
- la Toussaint
- le premier jour de Noël
- le deuxième jour de Noël (Saint-Etienne).

Tout travail un jour férié fera l'objet d'une compensation telle que prévue par le contrat de travail ou convention subordonnée.

Article 5 : Organisation du temps de travail

Le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à :

- 10 heures par période de 24 heures, et
- 77 heures par période de 7 jours.

Toutefois les parties à la présente convention conviennent que dans l'intérêt des marins et d'une organisation efficace de l'entreprise, les marins peuvent être employés au-delà des limites journalières.

Au-delà de 8 heures par jour, les heures supplémentaires sont rémunérées/compensées à concurrence du salaire de base majoré de 25 %.

Article 6 : Congés

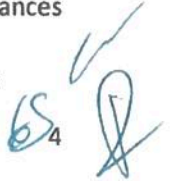
Le congé est régi par la législation en vigueur réglementant le congé annuel payé au moment de la signature de la présente, à moins que des améliorations légales soient mises en vigueur pendant la durée de la présente convention. Il est de 3 jours ouvrables par mois d'emploi.

Article 7 : Rapatriement

§ 1.- Droit au rapatriement

Les gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon luxembourgeois ont le droit d'être rapatriés aux frais de l'armateur :

1. lorsque le contrat d'engagement maritime 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 sauf licenciement pour faute grave dans le chef du marin ;
3. à la fin de la période de préavis ;
4. 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 :
 - la maladie, l'accident ou toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;

654 

- le naufrage ;
- l'hypothèse où l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales et contractuelles d'employeur pour cause d'ouverture d'une procédure collective, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;
- quand le navire fait route vers une zone de conflit armé, où le marin refuse de se rendre ;
- en cas de cessation ou de suspension du contrat d'engagement maritime conformément à cette convention ou en cas de cessation du contrat pour toute autre raison similaire.

§ 2.- Modalités du rapatriement

L'armateur est déchargé de l'obligation de rapatriement si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de 30 jours suivant son débarquement.

La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement est de neuf mois.

(1) L'armateur s'acquitte de l'obligation mise à sa charge au premier paragraphe du présent article au moyen d'une garantie financière, d'une assurance ou de tout autre dispositif équivalent.

(2) 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 et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou autres droits, sauf si le marin a été 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 du marin.

(3) Les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement doivent inclure au moins :

1. le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement,
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.

(4) L'armateur doit continuer de supporter les frais de rapatriement jusqu'à ce que le marin soit débarqué à la destination fixée, ou jusqu'à ce qu'il obtienne un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une de ces destinations.

(5) 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.

(6) À défaut de choix par le marin, celui-ci a droit au rapatriement vers une destination avec laquelle il est réputé avoir des attaches effectives, notamment :

1. le lieu où il a accepté de s'engager ;
2. son pays de résidence ou tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

Rien 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.

Article 8 : Sécurité-santé au travail

L'armateur s'oblige à respecter à tout moment les règles de sécurité et de santé prévues par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ainsi que la convention du travail maritime (MLC) de l'Organisation Internationale du Travail et de mettre en place, le cas échéant, un système de management de la sécurité (SMS) tel que prévu par la SOLAS.

Article 9 : Politique de formation

Les armateurs s'engagent à soutenir et favoriser les politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente. Les politiques visées au paragraphe 1^{er} de la présente ont pour but d'aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

Article 10 : Harcèlement et violence

L'entreprise déclare ne pas tolérer au sein de l'entreprise quelque forme de harcèlement (sexuel/moral), notamment le harcèlement sexuel tel que défini par les articles L. 245-1. et suivants du Code du travail.

Il en découle que l'employeur veillera à assurer à tous les salariés un lieu de travail qui respecte la dignité de chacun et qui est exempt de tout harcèlement sexuel ou moral de quelque origine qu'il soit. L'employeur s'engage en outre à prendre les mesures nécessaires pour prévenir et résoudre le harcèlement sexuel et moral s'il se produit, dans les meilleures conditions possibles et dans la plus stricte confidentialité. Les sanctions disciplinaires à prendre lors de la survenance d'un cas de harcèlement seront déterminées par le chef d'entreprise après consultation de la délégation du personnel s'il en existe une.

L'entreprise s'engage à faire appliquer la convention du 25 juin 2009 déclarée d'obligation générale et faisant partie intégrale de la présente, sur le harcèlement et la violence au travail telle que signée par les organisations syndicales et patronales.

Article 11 : Égalité et lutte contre la discrimination

La société s'engage à garantir l'égalité entre homme et femme, notamment une égalité salariale conformément aux articles L. 241-1. à L. 244-3. du Code du travail et à lutter contre tout type de discrimination basée sur la race, la religion, les origines ethniques.

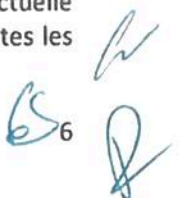
Article 12 : Exécution et interprétation de la présente convention

Les difficultés résultant de l'exécution et de l'interprétation de la présente convention seront tranchées entre la Direction et le(s) représentant(s) du personnel, le cas échéant avec l'aide des syndicats signataires et de la FEDIL.

Les conflits collectifs, c'est-à-dire les difficultés au sens de l'alinéa qui précède, pour lesquelles un accord s'avère impossible, seront soumis à l'Office National de Conciliation, conformément aux dispositions du Code du travail.

Les parties contractantes ont convenu de régler par texte conventionnel toute la relation contractuelle du salarié avec la société et de régler de ce fait, dans le texte de la présente convention, toutes les

66



situations prévisibles. Des amendements au présent texte de la convention sont donc possibles d'un commun accord à tout moment.

Article 13 : Durée de la présente convention

La convention est conclue pour une durée initiale de 1 an. La convention peut être dénoncée avec un préavis de 3 mois avant la date d'échéance.

Elle sera prorogée par tacite reconduction d'année en année, sauf si l'une des parties la dénonce par lettre recommandée, avec un préavis de trois mois avant la date d'échéance.

Des pourparlers seront entamés au plus tard 6 semaines avant l'expiration de la convention en vue de son renouvellement.

En cas de dénonciation, la convention restera en vigueur jusqu'à la signature d'une nouvelle convention entre les parties contractantes endéans un maximum de 12 mois. Les parties concernées peuvent décider d'un commun accord de renégocier la convention ou certaines de ses dispositions.

Pour tenir compte de l'évolution de la législation, ce texte sera revu et éventuellement corrigé hors de son renouvellement dès lors que cette révision sera rendue nécessaire pour que la présente convention ne devienne pas obsolète durant son application et qu'elle puisse être adaptée à la législation existante.

Article 14 : Garantie financière

Le dispositif de garantie financière prévue par la directive UE/2018/131 du Conseil prend la forme d'une assurance prise auprès d'un ou plusieurs prestataires.

Article 15 : Déclaration d'obligation générale

Les partenaires sociaux ont également convenu que la déclaration d'obligation générale du présent accord interprofessionnel sera demandée par les parties signataires à partir de la date d'entrée en vigueur fixée d'un commun accord par les partenaires sociaux au 1^{er} novembre 2021.

Fait en 4 exemplaires à Luxembourg, le 7 octobre 2021

Pour FEDIL Shipping :

Christian CIGRANG, Président



David LUTTY, Vice-Président



Pour les syndicats :

Sveinn Graas, secrétaire central OGB-L



Carlo Wagener, secrétaire syndical LCGB

