



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7981

Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Date de dépôt : 22-03-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 27-09-2022

Auteur(s) : Monsieur Franz Fayot, Ministre de l'Économie

Le document « Résumé » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
22-03-2022	Déposé	7981/00	<u>3</u>
21-04-2022	Avis de la Chambre de Commerce (14.4.2022)	7981/01	<u>16</u>
28-06-2022	Avis du Conseil d'État (28.6.2022)	7981/02	<u>19</u>
13-07-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace	7981/03	<u>24</u>
19-09-2022	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (13.9.2022)	7981/04	<u>33</u>
27-09-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (27.9.2022)	7981/05	<u>38</u>
11-10-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace	7981/06	<u>41</u>
27-10-2022	Deuxième avis complémentaire de la Chambre de Commerce (26.10.2022)	7981/07	<u>46</u>
13-12-2022	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (13.12.2022)	7981/08	<u>49</u>
02-02-2023	Rapport de commission(s) : Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Rapporteur(s) : Madame Lydia Mutsch	7981/09	<u>52</u>
07-02-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°32 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7981	<u>65</u>
07-02-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°32 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7981	<u>67</u>
28-02-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (28-02-2023) Evacué par dispense du second vote (28-02-2023)	7981/10	<u>72</u>
02-02-2023	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (08) de la reunion du 2 février 2023	08	<u>75</u>
12-01-2023	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (07) de la reunion du 12 janvier 2023	07	<u>124</u>
06-10-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (25) de la reunion du 6 octobre 2022	25	<u>135</u>
07-07-2022	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (21) de la reunion du 7 juillet 2022	21	<u>141</u>
16-03-2023	Publié au Mémorial A n°136 en page 1	7981	<u>149</u>

Résumé

7981/00

N° 7981

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la
loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

(Dépôt: le 22.3.2022)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (11.3.2022).....	1
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de loi.....	3
4) Commentaire des articles	6
5) Fiche financière	7
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Article unique. – Notre Ministre de l'Économie est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des députés le projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Paris, le 11 mars 2022

Le Ministre de l'Économie,
Franz FAYOT

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation. Elle peut également être une menace pour l'environnement marin en raison de risque de déversement d'hydrocarbures à bord ou de sa cargaison.

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un État, la loi de cet État est applicable à son enlèvement. En revanche, dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, dans la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 miles marins, un vide juridique existait. L'adoption en 2007 de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est venue combler ce vide. Au-delà de la ZEE ou des 200 miles marins, la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, a vocation à s'appliquer.

La convention de Nairobi, 2007, répond à trois objectifs :

- Définir les droits des États affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- Mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- Obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie pour couvrir les frais de localisation, signalisation voire d'enlèvement du navire.

Elle définit le terme épave de manière large et oblige l'armateur et le capitaine de faire un rapport à l'État affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la convention de Nairobi, 2007, la dangerosité de l'épave sera évaluée.

L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit, pour prévenir des accidents de navigation.

Dans le cas où l'épave constituerait un danger, le propriétaire inscrit du navire est également responsable pour son enlèvement. Il doit y procéder sous le contrôle de l'État affecté qui peut intervenir en cas d'urgence ou de défaillance du propriétaire inscrit. Le terme « danger » est également défini de manière large comme « toute circonstance ou menace qui :

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les interdits connexes d'un ou plusieurs États ».

Les intérêts connexes incluent les intérêts de l'État côtier « tels que :

- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;
- b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;
- c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et
- d) les infrastructures au large et sous-marine. ».

Le propriétaire inscrit du navire ne peut se dédouaner de sa responsabilité que s'il prouve que l'épave résulte d'un acte de guerre ou équivalent ou d'un événement naturel revêtant les caractéristiques de la force majeure, la faute intentionnelle d'un tiers ou d'un gouvernement ou de l'autorité responsable pour l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

Il peut également limiter sa responsabilité sur la base de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité, 1976 (LLMC 76) sauf si une réserve a été émise sur la possibilité de limiter la responsabilité du propriétaire du navire pour l'enlèvement des épaves sur base de cette dernière convention.

Le propriétaire inscrit peut toujours engager une action récursoire contre un tiers responsable.

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'État du pavillon, ou par un autre État partie si l'État du pavillon n'a pas ratifié la convention de Nairobi, 2007.

La convention de Nairobi, 2007, est entrée en vigueur pour les États parties le 14 avril 2015.

Tant que le Luxembourg n'avait pas adhéré à la convention de Nairobi, 2007, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, devaient se procurer le certificat d'assurance

auprès d'autres États parties. Ceci engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires.

Le Luxembourg entend adhérer à la convention de Nairobi, 2007. Le projet de loi a été déposé le 2 juillet 2021. La loi entrera en vigueur pour le Luxembourg trois mois après le dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du Secrétariat Général de l'Organisation Maritime Internationale.

A cette date, l'État luxembourgeois pourra émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon. Sur base du présent projet de loi, le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes est désigné comme l'organe compétent pour la mise en œuvre de la convention de Nairobi, 2007. Il pourra déléguer tout ou partie de ses fonctions à des organismes habilités sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Par ailleurs, le projet de loi met en place un régime de sanctions pénales spéciales en cas d'infractions aux dispositions de la convention de Nairobi, 2007.

Enfin, il ajoute la convention de Nairobi, 2007, à l'énumération faite à la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois quelle que soit leur jauge et de quelque type que ce soit y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.

Art. 2. Sauf en cas d'indications contraires, les termes employés dans le présent chapitre sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007, sinon par la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

L'exploitant du navire ne peut être considéré comme le propriétaire inscrit du navire que si ce dernier lui appartient au moins partiellement.

Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, dans les plus brefs délais, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est dégagé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée au commissaire.

Art. 4. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé au paragraphe 2 et suivants.

(2) Le commissaire émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article, 12 paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Le commissaire s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6 de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu à l'annexe de la présente loi.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. 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, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 6. 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, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7. Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent volontairement pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, dans les plus brefs délais aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 9. En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue aux articles 5 à 8, les peines pourront être portées au double.

Les condamnations définitives prononcées à l'étranger sont prises en considération aux fins d'établissement de la récidive pour autant que les infractions ayant donné lieu à ces condamnations sont également punissables suivant les articles 5 à 8.

Art. 10. En application de l'article 4 du Code pénal, peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 5 à 8. Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié. Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché, sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.

Art 11. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 12. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit:

- « Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007. »

*

ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative
à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves**

***Certificate of insurance or other financial security in respect
of liability for the removal of wrecks***

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Nom du navire <i>Name of ship</i>	Jauge brute <i>Gross tonnage</i>	Numéro ou lettres distinctifs <i>Distinctive number or letters</i>	Numéro OMI d'identification du navire <i>IMO ship identification number</i>	Port d'immatriculation <i>Port of registry</i>	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit <i>Name and full address of the principal place of business of the registered owner</i>

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type de garantie – *Type of security*

Durée de la garantie – *Duration of security*

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Nom – *Name*

Adresse – *Address*

Le présent Certificat est valable jusqu'au – *This certificate is valid until*

Délivré par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg.

Issued by the Commissioner in charge of Maritime Affairs of the Grand Duchy of Luxembourg

Fait à – *at*, le – *on*.....

.....
Le Commissaire aux affaires maritimes

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}.

Cet article reprend la définition des navires visés par l'article 1^{er}, paragraphe 2 de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « convention de Nairobi, 2007 ». La convention de Nairobi, 2007, n'exclut pas de son champ d'application des navires en fonction de leur usage commercial ou non. De même, la convention de Nairobi, 2007, ne fait pas de différences entre les navires en fonction de leur jauge, sauf en matière d'assurance. Les dispositions de la présente loi s'appliquent donc aux navires battant pavillon luxembourgeois que ce soit sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ou sur base de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.

Ad article 2.

L'article 2 renvoie à convention de Nairobi, 2007 et à la loi du 9 novembre 1990 précitée pour les définitions des différents termes employés. Le terme de propriétaire inscrit peut cependant porter à confusion dans la mesure où la loi du 9 novembre 1990 précitée permet à une personne non propriétaire d'inscrire un navire au registre maritime luxembourgeois. Or, la convention de Nairobi, 2007, tout comme les autres conventions ayant pour objet de créer un régime de responsabilité et de compensation spécial entend cibler le propriétaire ou les propriétaires du navire. Cette interprétation est confirmée par la définition de l'exploitant du navire qui peut être le propriétaire ou une autre entité (article 1^{er}, paragraphe 9 de la convention de Nairobi 2007). Le propriétaire ne peut pas se dédouaner de ses responsabilités contractuellement.

Ad article 3.

Cet article rappelle les obligations de l'armateur et du capitaine sur base de l'article 5 de la convention de Nairobi, 2007. Il est ajouté que la copie du rapport est adressée au commissaire. Ceci n'est pas prévu à la convention de Nairobi, 2007, mais l'information est, dans certaines circonstances, requise sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 (articles sur la perte ou l'innavigabilité absolue du navire). Cet article étend donc l'obligation d'information à toute épave au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la convention de Nairobi, 2007.

Ad article 4.

Cet article a pour objectif de définir les organismes compétents pour la délivrance du certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière. Le commissaire est désigné comme l'organe compétent au sein de l'administration mais pourra déléguer la vérification de la couverture à une autre institution, comme par exemple le Commissariat aux assurances, ou à un organisme habilité.

Le choix de le délivrer en deux langues (français et anglais) a pour objectif de faciliter sa compréhension dans le secteur maritime, où l'anglais est la langue principale de travail.

Ad articles 5 à 8.

Ces articles instaurent de nouvelles sanctions pénales visant à inciter les propriétaires inscrits à se conformer aux prescriptions de la convention de Nairobi, 2007.

Ad article 9.

Cet article prévoit qu'en cas de récidive des sanctions plus importantes peuvent être prononcées.

Ad article 10.

Cet article a pour objectif d'assurer que les juridictions luxembourgeoises seront compétentes dans la mesure où les infractions ne seront pas commises sur le territoire luxembourgeois et que l'auteur pourrait ne pas être un ressortissant luxembourgeois.

Ad article 11.

L'article 11 prévoit une mesure transitoire. Les certificats délivrés par un autre Etat partie avant l'entrée en vigueur de la loi restent valables pour toute leur durée.

Ad article 12.

L'article 12 complète l'énumération de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Ad annexe.

Le modèle de certificat reprend celui établi par la convention de Nairobi, 2007, pour assurer sa reconnaissance internationale.

*

FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le projet de loi ne comporte pas de disposition dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT**Mesures législatives et réglementaires**

Intitulé du projet:	Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
Ministère initiateur:	Ministère de l'Économie
Auteur:	Elisabeth Relave-Svendsen, Annabel Rossi
Tél .:	247 84457
Courriel:	elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu, annabel.rossi@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet:	ratification et mise en œuvre de la Convention sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
Date:	février 2022

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s): Oui: Non: ¹

Si oui, laquelle/lesquelles:

Remarques/Observations:

2. Destinataires du projet:

– Entreprises/Professions libérales:

Oui: Non:

– Citoyens:

Oui: Non:

– Administrations:

Oui: Non:

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

3. Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui: Non: N.a.:²
(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:
Existe-t-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 administrative³
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 administratif⁴ 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 Oui: Non: N.a.:
l'administration?
– des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui: Non: N.a.:
– le principe que l'administration ne pourra demander des Oui: Non: N.a.:
informations supplémentaires qu'une seule fois?
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.:
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.:
Sinon, pourquoi?

² N.a.: non applicable.

³ 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 oeuvre 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.

⁴ 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...).

11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui: Non:
- b. amélioration de la qualité règlementaire? 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'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui: Non:
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système:
au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la loi
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:
- 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 évaluation⁵ ? Oui: Non: N.a.:
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui: Non: N.a.:

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7981/01

N° 7981¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(14.4.2022)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de fixer les modalités pour la mise en œuvre pratique de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi, le 18 mai 2007 (ci-après « Convention de Nairobi, 2007 »), d'une part, et de modifier la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, d'autre part.

Il s'inscrit dans le prolongement du projet de loi n°7855 portant approbation par le Luxembourg de la Convention de Nairobi, 2007¹, qui vient d'être adopté par le Chambre des Députés en sa séance publique du 30 mars 2022 et qui entrera en vigueur pour le Luxembourg trois mois après le dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du Secrétariat Général de l'Organisation Maritime Internationale.

En bref

- La Chambre de Commerce salue le projet de loi sous avis qui fixe les modalités pour la mise en œuvre pratique de la Convention de Nairobi, 2007 à laquelle le Grand-Duché de Luxembourg a décidé d'adhérer.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention de Nairobi, 2007, fixe les règles d'enlèvements des épaves se trouvant en dehors des mers territoriales des Etats et pose le principe de la responsabilité du propriétaire ou du propriétaire inscrit de l'épave pour les frais occasionnés par les opérations de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave.

Elle impose à cette fin au propriétaire de se doter d'une assurance de nature à garantir le recouvrement des frais éventuels. Les Etats parties sont tenus de délivrer un certificat d'assurance aux navires qu'ils immatriculent.

En l'absence de ratification de la Convention de Nairobi, 2007, les propriétaires de navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, sont contraints de demander un certificat d'assurance aux autorités compétentes d'autres Etats que le Luxembourg, ce qui engendre des complications administratives pour ces propriétaires.

Le Projet sous avis fixe les modalités pour la mise en œuvre pratique de la Convention « Convention de Nairobi, 2007 ».

Ainsi, le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes est désigné comme l'organe compétent pour la mise en œuvre de la Convention de Nairobi, 2007 et conformément à l'article 12 paragraphe 3 de la Convention de Nairobi, 2007.

¹ Lien vers le site Legilux

Il est compétent pour l'émission des certificats d'assurance ou de garantie financière pour les navires arborant pavillon luxembourgeois conformément au modèle figurant en annexe à la Convention de Nairobi, 2007.

Un régime de sanctions pénales spéciales² en cas d'infractions aux dispositions de la Convention de Nairobi, 2007, est instauré, dans les articles 5 à 8 du Projet sous avis, conformément aux dispositions de l'article 9 (relatif aux mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves de la Convention de Nairobi, 2007), en vertu duquel et selon le paragraphe 9 « *les Etats Parties prennent des mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions des paragraphes 2 et 3* ».

La Chambre de Commerce note enfin que le Projet sous avis ajoute la Convention de Nairobi, 2007, à l'énumération faite à l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 3

Afin d'assurer la bonne compréhension du projet d'article sous analyse, la Chambre de Commerce invite les auteurs à modifier le projet d'article 3, paragraphe 2, comme suit :

« *Une copie dudit rapport est adressée au commissaire du gouvernement aux affaires maritimes* ».

Concernant l'article 4

A l'instar de son commentaire concernant l'article 3 ci-dessus, la Chambre de Commerce invite les auteurs à ajouter aux paragraphes 2, 3 et 5 de l'article 4, les termes « du gouvernement aux affaires maritimes » de manière à lire :

« commissaire du gouvernement aux affaires maritimes ».

*

Commentaire de l'ANNEXE intitulée :

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves

L'article 4 (4) du Projet précise que le certificat, attestant qu'un navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière en cours de validité, « *prend la forme du modèle prévu à l'annexe de la présente loi* ».

Après examen du modèle annexé, et afin qu'il respecte les mentions obligatoires prévues à l'article 12 paragraphe 2 de la Convention de Nairobi, 2007, la Chambre de Commerce est d'avis que le certificat figurant en annexe devrait être complété de manière à préciser qu'il est :

« *délivré sous l'autorité du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg* ».

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en considération de ses observations.

² Les sanctions prévues sont :

- pour le propriétaire du navire : une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou une amende de 500 à 100.000 euros en cas de défaut d'enlèvement de l'épave ou de défaut souscription de l'assurance obligatoire ;
- pour l'exploitant du navire et le capitaine ; une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et/ou une amende de 750 à 25.000 euros en cas de défaut de preuve de la souscription de l'assurance obligatoire ou de défaut de rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007.

7981/02

N° 7981²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la
loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(28.6.2022)

Par dépêche du 17 mars 2022, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 20 avril 2022.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « convention », fixe les règles d'enlèvement des épaves se trouvant en dehors des mers territoriales des États parties et impose des obligations précises au propriétaire ou propriétaire inscrit du navire.

Le Conseil d'État rappelle que l'entrée en vigueur de la loi en projet ne saurait se faire avant la ratification de la convention.

Indépendamment des obligations du propriétaire inscrit du navire, l'article 5 de la convention exige du capitaine ou de l'exploitant du navire battant pavillon d'un État partie à la convention qu'il adresse « sans tarder » un rapport lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer à l'origine d'une épave. Ce rapport est le préalable nécessaire à la mise en jeu des obligations du propriétaire inscrit au sens de la convention. L'article 10 de la convention pose le principe de la responsabilité du propriétaire inscrit de l'épave pour les frais occasionnés par les opérations de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave. L'article 12 de la convention impose à cette fin au propriétaire de se doter d'une assurance de nature à garantir le recouvrement des frais éventuels. Les États parties sont tenus de délivrer un certificat d'assurance aux navires qu'ils immatriculent et de fixer les conditions de délivrance et de validité de ce certificat.

Dans son avis n° 60.691 relatif au projet de loi portant approbation de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, le Conseil d'État avait demandé « qu'il soit procédé à l'adoption des mesures de mise en œuvre des clauses de la convention qui s'appliquent directement aux personnes physiques et morales avant la ratification du traité ».

La loi en projet entend opérer en droit luxembourgeois les adaptations requises pour la mise en œuvre de la convention.

Le Conseil d'État relève que la loi en projet ne contient pas de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation qu'impose l'article 10 de la convention au propriétaire inscrit de payer les frais

de localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, de sorte que la mise en œuvre de la convention par la loi en projet est à cet égard incomplète.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen entend préciser qu'il met en œuvre la convention pour les navires battant pavillon luxembourgeois. L'énumération des types de navires concernés est conforme à la définition de navire au sens de la convention. Cependant, les navires couverts par la convention y étant précisément définis, la loi de mise en œuvre n'a pas à reproduire cette définition. Il suffit de viser les navires au sens de la convention battant pavillon luxembourgeois, sans autre précision.

Article 2

L'alinéa 1^{er} entend renvoyer « sauf en cas d'indications contraires » pour la définition des termes employés par la loi en projet à la convention, « sinon » à la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Une telle disposition soulève les observations suivantes.

Les définitions de la convention s'imposent au droit national, à qui il n'appartient pas de prévoir des indications contraires, dans lesquelles les termes définis par la convention se verraient conférer une autre signification que celle que leur donne la convention. Par conséquent, les termes « sauf en cas d'indications contraires » sont à supprimer, sous peine d'opposition formelle pour contrariété à la convention.

De plus, dans quels cas y a-t-il lieu de se référer à la convention, et « sinon » à la loi en question ? S'agit-il d'établir une hiérarchie entre les définitions du texte international et du droit national ? Une telle hiérarchie va de soi, la convention ayant un rang supérieur à celui des lois internes.

Étant donné qu'il n'y a pas lieu de prévoir que les définitions conventionnelles sont applicables dans le présent contexte, ni que les définitions prévues par la loi précitée du 9 novembre 1990 s'appliquent, cette loi constituant la loi générale en la matière, le Conseil d'État demande de faire abstraction de l'alinéa 1^{er} sous revue.

À l'alinéa 2, l'article sous examen entend considérer l'exploitant du navire comme propriétaire inscrit au sens de la convention que si ce navire lui appartient au moins partiellement. Au vu du commentaire des articles, il s'agit d'éviter que la responsabilité ne se trouve mise à charge de l'exploitant non propriétaire, car la loi précitée du 9 novembre 1990 permet d'immatriculer un navire au nom propre de l'exploitant sans qu'il n'en soit propriétaire. D'après le commentaire de l'article, la convention, tout comme d'autres conventions similaires, viserait exclusivement la responsabilité du propriétaire. Cependant, une telle lecture ne semble pas conforme à la lettre de la convention, qui définit le propriétaire inscrit comme étant la « personne » au nom de laquelle le navire est immatriculé, ou, à défaut d'immatriculation, le « propriétaire » du navire. La même approche s'impose par exemple pour la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles, le 29 novembre 1969¹. Les conventions internationales ne limitent donc pas le propriétaire inscrit au propriétaire juridique. Par ailleurs, lors des travaux d'élaboration du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 portant application de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, le commentaire des articles indiquait clairement : « Le règlement grand-ducal impose des obligations aux propriétaires de navires, ce terme étant défini dans le règlement grand-ducal lui-même et couvrant une notion plus étendue que celle de propriétaire juridique. » Au vu de ce qui précède, l'alinéa 2 est à supprimer sous peine d'opposition formelle pour contrariété à la convention.

¹ „Propriétaire“ signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression „propriétaire“ désigne cette compagnie.

Article 3

L'article sous examen entend mettre en œuvre l'obligation faite aux États parties d'obliger le capitaine et l'exploitant du navire battant pavillon de leur État de transmettre sans tarder un rapport à l'État affecté comportant les mentions prévues à l'article 5, paragraphe 2, de la convention.

Aux fins de mise en œuvre de la convention, il y aurait lieu de reprendre les termes « sans tarder » tels qu'ils figurent à la convention, plutôt que ceux de « plus brefs délais ».

Par ailleurs, à l'alinéa 2, il convient de préciser sous quel délai copie du rapport est transmise au commissaire aux affaires maritimes.

Article 4

Sans observation.

Article 5

L'article sous examen entend mettre en œuvre les dispositions de l'article 9, paragraphe 9, de la convention, imposant aux États parties de prendre les mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, de la convention, relatif à l'obligation d'enlèvement de l'épave. Aux termes de la convention, les conditions entourant l'obligation d'enlèvement sont fixées au cas par cas par l'État affecté, en application de l'article 9, paragraphe 6, de la convention.

Articles 6 et 7

Les articles sous examen sanctionnent le non-respect de l'obligation de la souscription de l'assurance ou garantie financière au sens de l'article 12 de la convention ainsi que le défaut de fournir la preuve de l'assurance ou autre garantie financière par renvoi à l'article 9 de la convention.

Le Conseil d'État relève que l'obligation de détention du certificat à bord ne fait quant à elle l'objet d'aucune sanction et se demande s'il n'y a pas lieu d'en prévoir une.

Article 8

L'article sous examen entend sanctionner l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent « volontairement » pas le rapport visé à l'article 5 de la convention. Le terme « volontairement », destiné à mentionner expressément l'élément moral de l'infraction, est à supprimer, pour être surabondant.

De plus, l'article 5 de la convention est mis en œuvre par l'article 3, alinéa 1^{er}, de la loi en projet. Par conséquent, aux yeux du Conseil d'État, il y a lieu de sanctionner le capitaine et l'exploitant du navire qui ne respectent pas les obligations de l'article 3, alinéa 1^{er}, de la loi en projet et non pas les obligations de l'article 5 de la convention. Le renvoi à l'article 5 de la convention est donc à corriger et à remplacer par un renvoi à l'article 3, alinéa 1^{er}, de la loi en projet.

En ordre subsidiaire, le Conseil d'État rappelle son observation à l'article 3 relative au remplacement des termes « dans les plus brefs délais » par ceux de « sans tarder ».

Articles 9 et 10

Ces articles sont à omettre, car superfétatoires, étant donné qu'ils reprennent des principes de droit commun.

Articles 11 et 12 et annexe

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il y a lieu de se référer à l'article 1^{er} à la « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007 ». Cette observation vaut également pour l'article 12, en ce qui concerne le tiret nouveau à insérer. Par ailleurs, à l'article 2, alinéa 1^{er}, il y a lieu d'écrire « loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ».

Il y a lieu de viser tout au long du dispositif le « commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois » et non pas le « commissaire ».

Article 2

À l'alinéa 1^{er}, les termes « dans le présent chapitre » sont à remplacer par les termes « dans la présente loi ».

Article 4

Au paragraphe 1^{er}, il y a lieu de se référer « aux paragraphes 2 et suivants ».

Au paragraphe 2, première phrase, la virgule après le terme « article » est à déplacer après le chiffre « 12 », pour écrire « [...] à l'article 12, paragraphe 1^{er}, [...] ».

Au paragraphe 2, deuxième phrase, il y a lieu d'insérer une virgule après les termes « 1^{er} et 6 ».

Au paragraphe 4, les termes « à l'annexe de la présente loi » sont à remplacer par les termes « en annexe ».

Article 10

À la première et à la quatrième phrase, il convient d'écrire « Grand-Duché de Luxembourg ».

Les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur.

Article 11

Il y a lieu d'ajouter un point après la forme abrégée « Art » pour écrire « **Art. 11.** »

Le Conseil d'État suggère d'insérer une virgule après les termes « la présente loi ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 28 juin 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

7981/03

N° 7981³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (12.7.2022).....	1
2) Texte coordonné.....	4

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(12.7.2022)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 32 (2) de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après le projet de loi sous rubrique amendé.

Lors de sa réunion du 7 juillet 2022, la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, désignée ci-après par « la commission », a examiné l'avis du Conseil d'Etat émis le 28 juin 2022 et a décidé d'apporter les amendements qui suivent au projet de loi.

La commission ne commentera pas les modifications d'ordre légistique apportées au projet de loi.

Le texte coordonné joint indique chacune des modifications apportées au texte gouvernemental déposé le 22 mars 2022 à la Chambre des Députés (ajouts soulignés, suppressions barrées doublement).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1^{er} – visant l'article 1^{er}

Libellé :

« **Art. 1^{er}.** La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves adoptée, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois ~~quelle que soit leur jauge et de quelque type que ce soit y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.~~ »

Commentaire :

En amendant le libellé de l'article 1^{er}, la commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat qui donne à considérer que « les navires couverts par la convention y étant précisément définis, la loi de mise en œuvre n'a pas à reproduire cette définition. Il suffit de viser les navires au sens de la convention battant pavillon luxembourgeois, sans autre précision. ».

Les trois termes ajoutés répondent à des exigences légistiques. Ces mêmes ajouts ont été effectués au niveau de l'ancien article 12.

*Amendement 2 – visant l'article 2**Libellé :*

~~« Art. 2. Sauf en cas d'indications contraires, les termes employés dans le présent chapitre la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007, sinon par la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.~~

~~L'exploitant du navire ne peut être considéré comme le propriétaire inscrit du navire que si ce dernier lui appartient au moins partiellement. »~~

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles à l'encontre de l'article 2 du projet de loi. L'une vise le début de phrase de l'alinéa 1^{er}, l'autre l'alinéa 2. *In fine*, le Conseil d'Etat demande de faire abstraction des deux alinéas composant cet article.

La commission a supprimé au premier alinéa, tel qu'exigé par le Conseil d'Etat, la disposition « Sauf en cas d'indications contraires, ». Elle a également supprimé l'alinéa 2 comme étant contraire à la convention. La commission a toutefois considéré utile de maintenir l'article pour indiquer où les termes employés par ce dispositif sont définis.

*Amendement 3 – visant l'article 3**Libellé :*

~~« Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, dans les plus brefs délais sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'Etat affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est dégagé de toute responsabilité.~~

~~Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. »~~

Commentaire :

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a remplacé les termes « dans les plus brefs délais », par ceux de « sans tarder » prévus par la convention. Ce même remplacement a été effectué au niveau de l'ancien article 8.

La commission a amendé l'alinéa 2 de l'article 3, afin de préciser, tel que demandé par le Conseil d'Etat, le délai dans lequel une copie du rapport est à transmettre au commissaire aux affaires maritimes.

*Amendement 4 – visant l'article 4, paragraphe 2, phrase 2**Libellé :*

« (2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. ~~Le commissaire~~ Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007. »

Commentaire :

Dans l'ensemble du dispositif, la commission a précisé, tel que proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations générales d'ordre légistique, le renvoi fait au « commissaire ». De cette adaptation légistique, un amendement d'ordre rédactionnel a découlé au début de la deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article 4.

*Amendement 5 – insérant un article 5**Libellé :*

« **Art. 5.** Le propriétaire est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11. »

Commentaire :

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat signale que le dispositif ne prévoit « pas de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation qu'impose l'article 10 de la convention au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, de sorte que la mise en œuvre de la convention par la loi en projet est à cet égard incomplète. ».

Par l'insertion d'un article afférent, la commission a comblé cette lacune. La disposition ajoutée se réfère directement à l'article 10 de la convention – sous les réserves prévues à l'article 11 de cette dernière.

*Amendement 6 – visant l'article 7**Libellé :*

« **Art. 78.** (1) Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que l'obligation de détenir un certificat à bord qui atteste que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière n'est pas assortie d'une sanction. Il s'interroge à juste titre « s'il n'y pas lieu d'en prévoir une. ». Par l'ajout d'une telle disposition, la commission a corrigé cet oubli.

*Amendement 7 – visant l'article 8**Libellé :*

« **Art. 89.** Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent ~~volontairement~~ pas le rapport décrit à l'article 5 ~~de la Convention de Nairobi, 2007, 3,~~ alinéa 1^{er}, de la présente loi dans les plus brefs délais sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat demande à corriger le renvoi fait à l'article 5 de la convention, article qui est mis en œuvre par l'article 3, alinéa 1^{er} du projet de loi.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, le terme « volontairement » a été supprimé, car superfluetoire.

*

Au nom de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'Etat les amendements exposés ci-avant.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXT COORDONNE

7981

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves ~~adoptée~~, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois ~~quelle que soit leur jauge et de quelque type que ce soit y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.~~

Art. 2. ~~Sauf en cas d'indications contraires, Les~~ termes employés dans le présent chapitre la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007, ~~sinon par la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.~~

~~L'exploitant du navire ne peut être considéré comme le propriétaire inscrit du navire que si ce dernier lui appartient au moins partiellement.~~

Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, ~~dans les plus brefs délais~~ sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est dégagé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 4. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé aux paragraphes 2 et suivants.

(2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. ~~Le commissaire~~ Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'as-

surance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu à l'~~annexe de la présente loi~~ annexe.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. Le propriétaire est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11.

Art. 56. 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, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 67. 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, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 78. (1) Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi.

Art. 89. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent ~~volontairement~~ pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, 3, alinéa 1^{er}, de la présente loi ~~dans les plus brefs délais~~ sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 9. ~~En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue aux articles 5 à 8, les peines pourront être portées au double.~~

~~Les condamnations définitives prononcées à l'étranger sont prises en considération aux fins d'établissement de la récidive pour autant que les infractions ayant donné lieu à ces condamnations sont également punissables suivant les articles 5 à 8.~~

Art. 10. ~~En application de l'article 4 du Code pénal, peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues aux articles 5 à 8. Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié. Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché, sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.~~

Art. 110. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 1211. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

- « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves ~~adoptée~~, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.»

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7981/04

N° 7981⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la
loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(13.9.2022)

Les amendements parlementaires sous avis (ci-après les « Amendements sous avis ») ont pour objet d'apporter des modifications au projet de loi n°7981 relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (ci-après le « Projet initial »).

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Pour rappel, le Projet initial a pour objet de fixer les modalités, respectivement les adaptations requises, pour la mise en œuvre pratique de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ci-après « Convention de Nairobi, 2007 ») à laquelle le Grand-Duché de Luxembourg a décidé d'adhérer.

La Chambre de Commerce a eu l'occasion de commenter les dispositions du Projet initial dans son avis du 14 avril 2022¹.

Pour rappel, la Chambre de Commerce a salué dans son avis initial les modalités pour la mise en œuvre pratique de la Convention de Nairobi, 2007.

En date du 13 juillet 2022, la Chambre de Commerce a été saisie pour avis de 7 amendements parlementaires au Projet initial ayant pour objectif de donner suite aux observations formulées par ce dernier.

*

**COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS
PARLEMENTAIRES**

Concernant l'amendement 1

L'amendement sous avis vise à supprimer, dans l'article 1^{er} du Projet initial, l'énumération des types de navires concernés alors que ces navires sont déjà précisément définis dans et par la Convention de Nairobi, 2007.

Les auteurs de l'amendement partagent la remarque du Conseil d'Etat et proposent par conséquent de viser les navires au sens de la Convention de Nairobi, 2007, sans autre précision.

¹ Lien vers l'avis 6029MCI du 14 avril 2022 de la Chambre de Commerce sur son site

Concernant l'amendement 2

L'amendement sous avis vise quant à lui à donner suite à deux remarques du Conseil d'Etat formulées quant au libellé de l'article 2 du Projet initial.

Le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de l'alinéa 1^{er} du Projet initial alors qu'il n'y pas lieu de se référer à la Convention de Nairobi, 2007, sinon à la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Le Conseil d'Etat demande ensuite de supprimer l'alinéa 2 du Projet initial sous peine d'opposition formelle pour contrariété à la Convention de Nairobi, 2007. En effet l'alinéa 2 de l'article 2 du Projet initial ne considère l'exploitant du navire comme propriétaire inscrit au sens de la Convention de Nairobi, 2007, que si ce navire lui appartient au moins partiellement. Or, la Convention de Nairobi, 2007, définit le propriétaire inscrit comme étant la « personne » au nom de laquelle le navire est immatriculé, ou, à défaut d'immatriculation, le « propriétaire » du navire.

Les auteurs de l'amendement estiment quant à eux utile de maintenir l'article 2 du Projet initial, après avoir supprimé l'alinéa 2, avec un seul alinéa afin d'indiquer que « *les termes employés dans le Projet initial sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007* ».

La Chambre de Commerce s'interroge sur la pertinence de maintenir l'article 2 du Projet initial tel qu'à présent libellé.

Concernant l'amendement 3

L'amendement sous avis vise quant à lui également à donner suite à deux remarques du Conseil d'Etat formulées quant au libellé de l'article 3 du Projet initial.

Le Conseil d'état propose tout d'abord de reprendre, à l'alinéa 1^{er} de l'article 3 du Projet initial, les termes exacts de la Convention de Nairobi, 2007, quant au délai imparti de transmission obligatoire du rapport par le capitaine et l'exploitant du navire, ces termes étant « *sans tarder* » au lieu et place de la formule « *dans les plus brefs délais* ».

Les auteurs de l'amendement partagent la remarque du Conseil d'Etat et proposent d'effectuer le changement proposé.

Quant à l'alinéa 3 de l'article 2 du Projet initial, le Conseil d'Etat avait invité enfin les auteurs de préciser sous quel délai copie du rapport est transmise au commissaire aux affaires maritimes.

Les auteurs ont ainsi complété le libellé de l'alinéa 2 de l'article 3 du Projet initial en indiquant que « *une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes ...* ».

La Chambre de Commerce approuve cette précision.

La Chambre de Commerce constate que les auteurs ont donné une suite favorable à son commentaire formulé dans son avis du 14 avril 2022, alors qu'afin d'assurer la bonne compréhension du projet d'article sous analyse, la Chambre de Commerce avait invité les auteurs à modifier, respectivement compléter l'article 3, paragraphe 2 du Projet initial, comme suit :

« *Une copie dudit rapport est adressée au commissaire du gouvernement aux affaires maritimes* ».

Le Conseil d'Etat ayant également proposé dans son avis du 28 juin 2022 d'effectuer la même modification tout au long du dispositif du Projet initial.

Concernant l'amendement 4

Les auteurs ont effectué, comme dans l'article 3 alinéa 2 du Projet initial, des modifications d'ordre légistique à l'article 4, paragraphe 2.

La Chambre de Commerce l'avait également proposé dans son avis du 14 avril 2022, afin que les termes « du gouvernement aux affaires maritimes » soient ajoutés à la suite du terme « commissaire ».

Concernant l'amendement 5

L'amendement sous avis vise à donner suite à l'observation du Conseil d'Etat formulée dans ses considérations générales, relative à l'absence dans le Projet initial de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation qu'impose l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave.

Les auteurs ont donc inséré un nouvel article 5 dans le Projet initial.

La numérotation des articles du Projet initial devra alors être dûment modifiée, respectivement adaptée, suite à l'insertion de ce nouvel article.

Concernant l'amendement 6

L'amendement sous avis vise à ajouter une disposition non prévue dans le Projet initial, de manière à sanctionner l'obligation de détention du certificat d'assurance ou autre garantie financière à bord, telle que proposée par le Conseil d'Etat.

Les auteurs ont ainsi inséré un paragraphe 2) à l'article 8 du Projet initial (anciennement l'article 7 du Projet initial, suite à l'insertion du nouvel article 5 ajoutant une sanction pénale, respectivement une amende).

Concernant l'amendement 7

L'amendement sous avis vise à supprimer tout d'abord dans l'article 9 du Projet initial (anciennement l'article 8, suite à l'insertion du nouvel article 5) le terme « *volontairement* » pour être surabondant.

Ensuite il vise à corriger le renvoi fait à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007 par le renvoi à l'article 3 alinéa 1^{er} du Projet initial.

En effet les sanctions prévues pour non-respect des obligations par le capitaine et l'exploitant du navire sont fixées par l'article 3 alinéa 1^{er} du Projet initial et l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007 est mis en œuvre par l'article 3 alinéa 1^{er} précité.

Enfin, l'amendement sous avis vise à corriger la formule « *dans les plus brefs délais* » par les termes exacts : « *sans tarder* ».

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres commentaires à formuler quant aux amendements parlementaires sous avis.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires sous avis.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7981/05

N° 7981⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(27.9.2022)

Par dépêche du 12 juillet 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'économie, de la protection des consommateurs et de l'espace.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés.

L'avis complémentaire de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 19 septembre 2022.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements sous avis entendent répondre aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis n° 60.965 du 28 juin 2022. La suggestion du Conseil d'État de supprimer les articles 9 et 10 anciens, superfétatoires, car reprenant des principes du droit commun, a été reprise au texte coordonné de la loi en projet.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Amendement 1

Sans observation.

Amendement 2

À l'article 2, les termes « sauf en cas d'indications contraires » sont supprimés conformément à ce que le Conseil d'État avait exigé, ce qui lui permet de lever son opposition formelle y relative. L'amendement sous revue supprime également la mention selon laquelle les définitions prévues par la loi en projet pourraient également être celles prévues par la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Au même article, l'amendement supprime l'alinéa 2, qui entendait consacrer une définition spécifique de l'exploitant de navire, non conforme à la convention à mettre en œuvre. La suppression de l'alinéa en question permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative.

Amendements 3 et 4

Sans observation.

Amendement 5

L'amendement sous revue entend répondre à l'observation du Conseil d'État selon laquelle la loi en projet ne contient pas de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation imposée par la convention au propriétaire inscrit de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave. Cependant, alors que l'amendement se limite à réitérer en droit national cette obligation précise de la convention pour en assurer la mise en œuvre, il y a lieu d'en prévoir la sanction, à l'instar du défaut de souscription d'assurance ou de garantie financière.

Amendements 6 et 7

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 27 septembre 2022.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Christophe SCHILTZ

7981/06

N° 7981⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(11.10.2022)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 32(2) de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après le projet de loi sous rubrique amendé.

Lors de sa réunion du 6 octobre 2022, la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, désignée ci-après par « la commission », a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat émis le 27 septembre 2022 et a décidé d'apporter l'amendement qui suit au projet de loi amendé.

Un texte coordonné est joint à la présente (ajouts soulignés, suppressions barrées doublement).

Amendement visant l'article 5

Libellé :

« **Art. 5.** ~~Le propriétaire est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et~~ 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, le propriétaire inscrit d'un navire qui ne s'acquitte pas des frais de la localisation, de la signalisation ou de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11. »

Commentaire :

L'article 5 a été inséré par la commission afin de faire droit à une observation du Conseil d'Etat, signalant une lacune dans la mise en œuvre de la Convention de Nairobi par le projet de loi.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat critique que l'article inséré « se limite à réitérer en droit national cette obligation précise de la convention » et que « pour en assurer la mise en œuvre, il y a lieu d'en prévoir la sanction, à l'instar du défaut de souscription d'assurance ou de garantie financière. ».

La commission propose donc une reformulation de cet article, en le complétant d'une sanction calquée sur celles prévues par les articles 6 et 7.

*

Au nom de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'Etat l'amendement exposé ci-avant.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre l'amendement aux instances à consulter.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

COORDONNE

7981

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 2. Les termes employés dans la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est déchargé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Art. 4. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé aux paragraphes 2 et suivants.

(2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu en annexe.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. ~~Le propriétaire est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et~~ 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, le propriétaire inscrit d'un navire qui ne s'acquitte pas des frais de la localisation, de la signalisation ou de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11.~~

Art. 6. 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, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7. 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, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8. (1) Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi.

Art. 9. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 10. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 11. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

– « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007. »

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7981/07

N° 7981⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(26.10.2022)

L'amendement parlementaire sous avis (ci-après l'« Amendement sous avis ») a pour objet d'apporter une modification au projet de loi n°7981 relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (ci-après le « Projet initial »).

Considérations générales

Pour rappel, le Projet initial a pour objet de fixer les modalités, respectivement les adaptations requises, pour la mise en œuvre pratique de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves adoptée à Nairobi le 18 mai 2007 (ci-après « Convention de Nairobi, 2007 ») à laquelle le Grand-Duché de Luxembourg a décidé d'adhérer.

La Chambre de Commerce a commenté les dispositions du Projet initial dans son avis du 14 avril 2022¹, ainsi que les sept premiers amendements parlementaires dans son premier avis complémentaire du 13 septembre 2022².

La Chambre de Commerce avait salué dans son avis initial les modalités pour la mise en œuvre pratique de la Convention de Nairobi, 2007 et dans son premier avis complémentaire, elle avait approuvé les sept amendements parlementaires dont elle avait été saisie pour avis.

En date du 17 octobre 2022, la Chambre de Commerce a été saisie pour avis d'un nouvel amendement parlementaire au Projet initial ayant pour objectif de donner suite aux observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 27 septembre 2022.

Commentaire de l'amendement parlementaire

Suite à l'observation du Conseil d'Etat (formulée dans son avis du 28 juin 2022, respectivement dans ses considérations générales) relative à l'absence, dans le Projet initial, de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation, imposée par l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, au propriétaire de navire inscrit de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, les auteurs ont inséré un nouvel article 5 dans le Projet initial, libellé comme suit : « *Le propriétaire est tenu de payer des frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11* ».

1 Lien vers l'avis 6029MCI du 14 avril 2022 de la Chambre de Commerce sur son site

2 Lien vers l'avis 6029bisMCI du 13 septembre 2022 de la Chambre de Commerce sur son site

Cette obligation précise de la Convention est uniquement réitérée en droit national mais aucune sanction n'est prévue en cas de non-respect de l'obligation incombant au propriétaire inscrit d'un navire.

Le Conseil d'Etat demande qu'une sanction soit expressément prévue, à l'instar du non-respect de l'obligation de la souscription de l'assurance ou de garantie financière, dont les sanctions sont prévues par les articles 6 et 7 du Projet de loi.

Les auteurs de l'amendement ont donc ainsi proposé une reformulation de l'article 5 en ajoutant une telle disposition.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler quant à l'amendement parlementaire sous avis.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver l'amendement parlementaire sous avis.

7981/08

N° 7981⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant
la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(13.12.2022)

Par dépêche du 11 octobre 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État un amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de l'économie, de la protection des consommateurs et de l'espace lors de sa réunion du 6 octobre 2022.

Le texte de l'amendement était accompagné d'un commentaire ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant l'amendement proposé, figurant en caractères soulignés.

Le deuxième avis complémentaire de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 27 octobre 2022.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

L'amendement unique sous avis a pour objet de répondre à une observation formulée par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 27 septembre 2022 sur le projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

*

EXAMEN DE L'AMENDEMENT

Amendement unique

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 13 décembre 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7981/09

N° 7981⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant
la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE LA
PROTECTION DES CONSOMMATEURS ET DE L'ESPACE**

(2.2.2023)

La commission se compose de : Mme Francine CLOSENER, Président ; Mme Lydia MUTSCH, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Guy ARENDT, M. André BAULER, Mme Simone BEISSEL, M. Sven CLEMENT, M. Léon GLODEN, M. Charles MARGUE, M. Laurent MOSAR, M. Roy REDING, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le projet de loi n° 7981 a été déposé le 22 mars 2022 à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre de l'Economie. Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, un tableau de correspondance ainsi que les fiches financière et d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 14 avril 2022.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 28 juin 2022.

Le 7 juillet 2022, le projet de loi a été présenté à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, ci-après la « commission ». Lors de cette même réunion, la commission a examiné l'avis du Conseil d'Etat et a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur.

Le 12 juillet 2022, la commission a adressé une lettre d'amendements pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a émis son avis complémentaire le 13 septembre 2022.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire le 27 septembre 2022.

Lors de sa réunion du 6 octobre 2022, la commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Le 11 octobre 2022, la commission a adressé une deuxième lettre d'amendement au Conseil d'Etat.

La Chambre de Commerce a émis son deuxième avis complémentaire le 26 octobre 2022.

Le Conseil d'Etat a rendu son deuxième avis complémentaire le 13 décembre 2022, avis qui a été examiné par la commission lors de sa réunion du 12 janvier 2023.

Le 2 février 2023, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi vise à opérer en droit luxembourgeois les adaptations nécessaires pour mettre en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, (ci-après « convention de Nairobi ») approuvée par le biais de la loi du 10 juin 2022, portant approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.

Les objectifs de la convention de Nairobi

Une épave peut constituer un danger pour la navigation maritime en créant un risque de collision avec les navires en circulation. Elle peut également être une menace pour l'environnement marin en raison du risque de déversement d'hydrocarbures à bord ou de sa cargaison.

Si l'épave se situe dans les eaux territoriales d'un Etat, la loi de cet Etat est applicable à son enlèvement. En revanche, dans la zone économique exclusive (ZEE) ou à défaut, dans la zone adjacente à la mer territoriale sans qu'elle ne dépasse 200 milles marins, un vide juridique existait. L'adoption en 2007 de la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves est venue combler ce vide.

Au-delà de la ZEE ou des 200 milles marins, la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969, a vocation à s'appliquer.

La convention de Nairobi répond ainsi à trois objectifs :

- 1) définir les droits des Etats affectés pour l'enlèvement des épaves dans leur ZEE ;
- 2) mettre en place un système de responsabilité sans faute du propriétaire inscrit ;
- 3) obliger les propriétaires inscrits à souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir les frais de localisation, de signalisation voire d'enlèvement du navire.

Elle définit le terme épave de manière large et oblige l'armateur et le capitaine de faire un rapport à l'Etat affecté de tout incident qui aura résulté en une épave. Sur base de ce rapport et selon les critères listés par l'article 6 de la convention de Nairobi, la dangerosité de l'épave sera évaluée.

L'épave doit être localisée et marquée aux frais du propriétaire inscrit pour prévenir des accidents de navigation.

Dans le cas où l'épave constituerait un danger, le propriétaire inscrit du navire est également responsable pour son enlèvement. Il doit y procéder sous le contrôle de l'Etat affecté qui peut intervenir en cas d'urgence ou de défaillance du propriétaire inscrit. Le terme « danger » est également défini de manière large comme « toute circonstance ou menace qui :

- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation ; ou
- b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les interdits connexes d'un ou plusieurs Etats ».

Les « intérêts connexes » incluent les intérêts de l'Etat côtier « tels que :

- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;
- b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;
- c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et
- d) les infrastructures au large et sous-marines ».

Le propriétaire inscrit du navire ne peut se dédouaner de sa responsabilité que s'il prouve que l'épave résulte d'un acte de guerre ou équivalent ou d'un événement naturel revêtant les caractéristiques de la force majeure, la faute intentionnelle d'un tiers ou d'un gouvernement ou de l'autorité responsable pour l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions.

Il peut également limiter sa responsabilité sur base de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (convention LLMC) sauf si une réserve a été émise sur la possibilité de limiter la responsabilité du propriétaire du navire pour l'enlèvement des épaves sur base de cette dernière convention.

Le propriétaire inscrit peut toujours engager une action récursoire contre un tiers responsable.

Il doit obligatoirement souscrire une assurance ou une garantie financière si son navire a une jauge brute supérieure ou égale à 300. Ces navires devront recevoir un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou garantie financière, émis par l'Etat du pavillon, ou par un autre Etat partie si l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention de Nairobi.

La convention de Nairobi est entrée en vigueur pour les Etats parties le 14 avril 2015.

Tant que le Luxembourg n'avait pas adhéré à la convention de Nairobi, les navires d'une jauge brute de plus de 300, battant pavillon luxembourgeois, devaient se procurer le certificat d'assurance auprès d'autres Etats parties. Ceci engendre des complications administratives pour les propriétaires de navires.

Le Luxembourg a approuvé la convention de Nairobi par la loi du 10 juin 2022.¹

Tel que notifié par l'Organisation maritime internationale,² le Luxembourg a adhéré à la convention de Nairobi le 5 août 2022. Ainsi, et conformément au paragraphe 2 de l'article 18 de la convention de Nairobi, ledit acte est entré en vigueur pour le Luxembourg en date du 29 octobre 2022. A partir de cette date, l'Etat luxembourgeois peut émettre lesdits certificats pour les navires arborant son pavillon.

Les modifications effectuées par le projet de loi

Sur base du présent projet de loi, le Commissaire aux affaires maritimes est désigné comme l'organe compétent pour la mise en œuvre de la convention de Nairobi. Il pourra déléguer tout ou partie de ses fonctions à des organismes habilités sur base de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Par ailleurs, le projet de loi met en place un régime de sanctions pénales spéciales en cas d'infractions aux dispositions de la convention de Nairobi.

Enfin, il ajoute la convention de Nairobi à l'énumération faite par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

*

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis, la Chambre de Commerce salue la loi en projet qui fixe les modalités pour la mise en œuvre pratique de la convention de Nairobi. Elle propose toutefois de préciser à quel commissaire il est fait référence.

Dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce approuve les amendements parlementaires.

Dans son deuxième avis complémentaire, la Chambre de Commerce n'a pas d'autres commentaires à formuler.

3.2) Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que le projet de loi ne contient aucune disposition implémentant l'obligation imposée par l'article 10 de la convention de Nairobi au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de signalisation et d'enlèvement de l'épave. Par conséquent, la mise en œuvre de la convention de Nairobi est incomplète.

En ce qui concerne l'article 2, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles. Premièrement, il est souligné que les définitions de la convention s'imposent au droit national. Ainsi, les termes « sauf en cas d'indications contraires » de l'alinéa 1^{er} sont à supprimer pour contrariété à la convention de Nairobi.

1 Doc. parl. n° 7855.

2 Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, Mémorial A N° 624 du 14 décembre 2022.

La deuxième opposition formelle concerne l'alinéa 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat rappelle que les conventions internationales ne limitent pas le propriétaire inscrit au propriétaire juridique. Par conséquent, l'alinéa en question est à supprimer.

Au niveau des articles 3 et 8, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les termes « plus brefs délais » par les termes « sans tarder » tels qu'ils figurent à la convention de Nairobi.

Il recommande par ailleurs d'omettre les articles 9 et 10, vu qu'ils reprennent des principes de droit commun.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat lève les deux oppositions formelles visant l'article 2.

Le Conseil d'Etat souligne par ailleurs qu'il faut prévoir une sanction pour le cas, où le propriétaire du navire n'a pas conclu de souscription d'assurance ou de garantie financière.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'a aucune observation à faire.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et les décisions prises par la commission, il est renvoyé au commentaire des articles ci-après.

*

4) TRAVAUX EN COMMISSION ET COMMENTAIRE DES ARTICLES

La commission a tenu compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'Etat, les modifications afférentes ne seront pas commentées.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine l'objet de la loi.

Initialement, cet article reprenait également la définition des navires visés par la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007 – ci-après la « convention de Nairobi ».

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a supprimé la définition reproduite par l'article 1^{er}. La convention de Nairobi définissant avec précision les navires couverts, il suffit de viser les navires, au sens de la convention de Nairobi, battant pavillon luxembourgeois.

Par la suite, cet article n'a plus suscité d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 renvoie à la convention de Nairobi pour les définitions de certaines notions employées par le présent dispositif.

Dans l'avis du Conseil d'Etat, l'article 2 du projet de loi suscite deux oppositions formelles. L'une vise le début de phrase de l'alinéa 1^{er}, l'autre l'alinéa 2. Au terme de ses développements, le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de cet article.

La commission a toutefois considéré utile de maintenir l'article 2 afin d'indiquer au lecteur où les termes employés par ce dispositif sont définis. Tel qu'exigé par le Conseil d'Etat, elle a cependant supprimé, au niveau de l'ancien alinéa 1^{er}, le bout de phrase « sauf en cas d'indications contraires, », de même que le renvoi supplémentaire à la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Faisant droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la commission a intégralement supprimé l'ancien alinéa 2 comme étant contraire à la convention de Nairobi.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat prend acte du choix et des amendements effectués par la commission tout en signalant qu'il se voit désormais en mesure de lever ses deux oppositions formelles.

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

Article 3

L'article 3 met en œuvre l'obligation imposée aux Etats parties d'obliger le capitaine et l'exploitant du navire battant pavillon de leur Etat, à transmettre, sans tarder, un rapport à l'Etat affecté par un

accident de mer s'étant soldé par une épave. Ce rapport doit comporter les mentions prévues à l'article 5, paragraphe 2, de la convention de Nairobi.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a remplacé les termes « plus brefs délais » par ceux de « sans tarder », prévus par la convention de Nairobi. Ce même remplacement a été effectué au niveau de l'ancien article 8.

Afin de préciser, tel que demandé par le Conseil d'Etat, le délai dans lequel une copie du rapport est à transmettre au commissaire aux affaires maritimes, la commission a amendé l'alinéa 2 du présent article.

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

Article 4

L'article 4 attribue au commissaire aux affaires maritimes la compétence pour délivrer le certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière. Le commissaire pourra déléguer la vérification de la couverture à une autre institution, par exemple le Commissariat aux assurances, ou à un organisme habilité.

Le choix de délivrer ce certificat avec une traduction en anglais vise à faciliter sa compréhension dans le secteur maritime, au sein duquel l'anglais est la langue principale de travail.

Dans l'ensemble du dispositif, la commission a précisé, tel que proposé par le Conseil d'Etat dans ses observations générales d'ordre légistique, le renvoi fait au « commissaire ». Au début de la deuxième phrase du paragraphe 2 du présent article, cette adaptation légistique a résulté dans un amendement d'ordre rédactionnel.

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

Article 5 (nouveau)

L'article 5 a été inséré par la commission afin de combler une lacune dans la mise en œuvre de la convention de Nairobi, signalée par le Conseil d'Etat.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat avait fait observer que le dispositif ne prévoit « pas de disposition visant à s'assurer du respect de l'obligation qu'impose l'article 10 de la convention de Nairobi au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, de sorte que la mise en œuvre de la convention de Nairobi par la loi en projet est à cet égard incomplète. ».

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat critique que l'article inséré « se limite à réitérer en droit national cette obligation précise de la convention » et que « pour en assurer la mise en œuvre, il y a lieu d'en prévoir la sanction, à l'instar du défaut de souscription d'assurance ou de garantie financière. ».

Par un amendement supplémentaire, la commission a donc reformulé le présent article, en le complétant d'une sanction calquée sur celles prévues par les articles 6 et 7.

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

Article 6 (ancien article 5)

L'article 6 met en œuvre les dispositions de l'article 9, paragraphe 9, de la convention de Nairobi, imposant aux Etats parties de prendre les mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, de la convention de Nairobi, relatif à l'obligation d'enlèvement de l'épave.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser la teneur de cet article.

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

Article 7 (ancien article 6)

L'article 7 sanctionne le non-respect de l'obligation de la souscription de l'assurance ou de la garantie financière au sens de l'article 12 de la convention de Nairobi.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à énoncer l'objet du présent article, article qui ne donne pas non plus lieu à observation dans ses avis complémentaires.

Article 8 (ancien article 7)

L'article 8 sanctionne le défaut de fournir la preuve de l'assurance ou d'une autre garantie financière par référence à l'article 9 de la convention de Nairobi.

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que l'obligation de détenir un certificat à bord qui atteste que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière n'est pas assortie d'une sanction. Partant, il s'interroge « s'il n'y pas lieu d'en prévoir une. ».

Par l'ajout d'une telle disposition, sous forme d'un paragraphe 2, la commission a corrigé cet oubli.

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

Article 9 (ancien article 8)

L'article 9 sanctionne l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport prévu par l'article 3, alinéa 1^{er}.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à deux formulations du libellé initial. Il demande, d'une part, à renvoyer non à l'article 5 de la convention de Nairobi, mais à l'article correspondant du présent dispositif et propose, d'autre part, de supprimer le terme « volontairement » comme étant superfétatoire.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat. Elle a également remplacé les termes « plus brefs délais » par ceux de « sans tarder », et renvoie à ce sujet à son commentaire de l'article 3.

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

Anciens articles 9 et 10 (supprimés)

Tandis que l'article 9 du projet de loi initial précisait que des sanctions plus importantes peuvent être prononcées en cas de récidive, l'ancien article 10 entendait rappeler que les juridictions luxembourgeoises sont compétentes dans la mesure où les infractions ne sont pas commises sur le territoire luxembourgeois et que l'auteur pourrait ne pas être un ressortissant luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que ces articles se limitent à réitérer des principes de droit commun et sont dès lors superfétatoires.

Faisant droit au Conseil d'Etat, la commission a omis ces deux articles.

Article 10 (ancien article 11)

L'article 10 règle le cas de certificats délivrés par un autre Etat partie avant l'entrée en vigueur de la loi. Ceux-ci restent valables pour toute leur durée.

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

Article 11 (ancien article 12)

L'article 11 complète l'énumération de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

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

Annexe

L'article 4, paragraphe 4, se réfère au modèle de certificat reproduit en annexe. Afin d'assurer la reconnaissance internationale de ce certificat, le modèle de certificat reprend celui établi par la convention de Nairobi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

*

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7981 dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI **relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la** **loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-** **bation de certaines conventions internationales** **en matière maritime**

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 2. Les termes employés dans la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est déchargé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Art. 4. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé aux paragraphes 2 et suivants.

(2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu en annexe.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. 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, le propriétaire inscrit d'un navire qui ne

s'acquitte pas des frais de la localisation, de la signalisation ou de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11.

Art. 6. 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, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7. 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, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8. (1) Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi.

Art. 9. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 10. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 11. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

- « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007. »

*

ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative
à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves**

***Certificate of insurance or other financial security in respect
of liability for the removal of wrecks***

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Nom du navire <i>Name of ship</i>	Jauge brute <i>Gross tonnage</i>	Numéro ou lettres distinctifs <i>Distinctive number or letters</i>	Numéro OMI d'identification du navire <i>IMO ship identification number</i>	Port d'immatriculation <i>Port of registry</i>	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit <i>Name and full address of the principal place of business of the registered owner</i>

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type de garantie – *Type of security*

Durée de la garantie – *Duration of security*

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Nom – *Name*

Adresse – *Address*

Le présent Certificat est valable jusqu'au – *This certificate is valid until*

Délivré par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg.

Issued by the Commissioner in charge of Maritime Affairs of the Grand Duchy of Luxembourg

Fait à – *at*, le – *on*.....

.....
Le Commissaire aux affaires maritimes

*

Luxembourg, le 2 février 2023

Le Président
Francine CLOSENER

Le Rapporteur
Lydia MUTSCH

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7981

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 07/02/2023 17:36:31	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 2	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7981 PL7981	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7981	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nan	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Margue Elisabeth	Oui	
M. Mischo Georges	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui	(M. Mischo Georges)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

déi gréng					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui	(Mme Bernard Djuna)			

DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Graas Gusty)

LSAP					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

déi Lénk					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

Piraten					
M. Clement Sven	Oui		M. Goergen Marc	Oui	

ADR					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	(M. Kartheiser Fernand)

Le Président:

Le Secrétaire général:

7981



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7981

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

*

Art. 1^{er}. La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 2. Les termes employés dans la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 3. En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est déchargé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Art. 4. (1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé aux paragraphes 2 et suivants.

(2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu en annexe.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5. 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, le propriétaire inscrit d'un navire qui ne s'acquitte pas des frais de la localisation, de la signalisation ou de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11.

Art. 6. 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, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7. 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, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8. (1) Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi.

Art. 9. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 10. Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 11. Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

– « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007. »

*

ANNEXE

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves

Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Nom du navire <i>Name of ship</i>	Jauge brute <i>Gross tonnage</i>	Numéro ou lettres distinctifs <i>Distinctive number or letters</i>	Numéro OMI d'identification du navire <i>IMO ship identification number</i>	Port d'immatriculation <i>Port of registry</i>	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit <i>Name and full address of the principal place of business of the registered owner</i>

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type de garantie – *Type of security*

Durée de la garantie – *Duration of security*

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Nom – *Name*

Adresse – *Address*

Le présent Certificat est valable jusqu'au – *This certificate is valid until*

Délivré par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg.

Issued by the Commissioner in charge of Maritime Affairs of the Grand Duchy of Luxembourg

Fait à – *at*, le – *on*.....

.....

Le Commissaire aux affaires maritimes

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 7 février 2023

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

7981/10

N° 7981¹⁰

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant
la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(28.2.2023)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 7 février 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**relative à l'enlèvement des épaves et modifiant
la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant appro-
bation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 7 février 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 28 juin, 27 septembre et 13 décembre 2022 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 28 février 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

08



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 2 février 2023

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 4 juillet 2022 (*Hearing* avec le Parlement des jeunes) et du 12 janvier 2023
2. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
 - Rapporteur : Madame Lydia Mutsch
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. COM(2022)459 Proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant un instrument du marché unique pour les situations d'urgence et abrogeant le règlement (CE) n° 2679/98 du Conseil
 - Approbation d'un projet de résolution (avis politique)
4. Sujets prioritaires dans le programme de travail de la Commission européenne pour l'année 2023 (demande de la commission en charge des Affaires européennes)
 - Approbation d'un projet de lettre
5. Avenir du site de « Liberty Steel » à Dudelange
 - Explications par Monsieur le Ministre de l'Economie
6. « Les scénarios d'avenir et la vision stratégique correspondante pour l'économie du Luxembourg à l'horizon 2050 » (Luxembourg Stratégie)
 - Présentation par Monsieur le Ministre

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. François Benoy remplaçant Mme Semiray Ahmedova, Mme Francine Closener, M. Paul Galles remplaçant M. Léon Gloden, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie

Mme Joana Quaios, Mme Stéphanie Wagemans, M. Frank Reimen, du Ministère de l'Economie

Mme Pascale Junker, de Luxembourg Stratégie

M. Georges Sold, du groupe parlementaire LSAP (pour le point 2)

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Sven Clement, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Serge Wilmes
Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 4 juillet 2022 (*Hearing* avec le Parlement des jeunes) et du 12 janvier 2023

Les projets de procès-verbal susmentionnés sont approuvés.

2. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

- Présentation et adoption d'un projet de rapport

Madame le Président prie l'assistance d'excuser Madame le Rapporteur qui vient de l'informer de son empêchement. L'oratrice propose donc de reporter le point sous rubrique à une réunion spécifique à convoquer sous forme de visioconférence, de préférence pour le lendemain.

Renvoyant au grand nombre de réunions, également au niveau communal, programmées pour ledit vendredi 3 février, et au fait que le projet de rapport a déjà été transmis aux membres de la commission il y a deux jours, tous les intervenants¹ plaident à ce que la commission procède désormais au vote. Ceci d'autant plus que ce dispositif n'est nullement contesté et informellement déjà prévu à l'ordre du jour de la séance publique du 7 février 2023.

C'est ainsi que Madame le Président décide de procéder au vote.

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents et représentés.

La fixation d'un modèle de parole est délaissée aux soins de la Conférence des Présidents.

¹ Messieurs Laurent Mosar, Guy Arendt, André Bauler, Charles Margue.

3. COM(2022)459 Proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant un instrument du marché unique pour les situations d'urgence et abrogeant le règlement (CE) n° 2679/98 du Conseil

- Approbation d'un projet de résolution (avis politique)

Tout en renvoyant à la discussion lors de la réunion du 12 janvier 2023, Madame le Président rappelle que le projet de résolution susmentionné a été transmis au préalable aux membres de la commission.

L'oratrice s'enquiert d'observations concernant l'avis proposé. Constatant qu'aucune observation ne s'impose, Madame le Président prend acte de l'approbation unanime de cet avis politique par la commission.

4. Sujets prioritaires dans le programme de travail de la Commission européenne pour l'année 2023 (demande de la commission en charge des Affaires européennes)

- Approbation d'un projet de lettre

Madame le Président rappelle que la commission a été invitée à se positionner par rapport au programme de travail de la Commission européenne pour l'année 2023. L'extrait afférent de ce programme a été transmis à la commission, de même qu'un projet de lettre à ce sujet.

L'oratrice s'enquiert d'éventuelles suggestions concernant la réponse proposée. Notant qu'aucune suggestion ne semble s'imposer, Madame le Président prend acte de l'approbation unanime de cette réponse par la commission.

5. Avenir du site de « Liberty Steel » à Dudelange

- Explications par Monsieur le Ministre de l'Economie

D'emblée, Monsieur le Ministre de l'Economie signale que, compte tenu de négociations en cours dans le dossier sous rubrique, il ne saura fournir certains détails que sous réserve du secret des délibérations.

Madame le Président s'enquiert si la commission entend faire sienne, le moment venu, la préoccupation de Monsieur le Ministre. Unaniment, celle-ci se dit disposée à garder le secret des délibérations conformément à l'article 25, paragraphe 9, du Règlement de la Chambre des Députés.

Monsieur le Ministre rappelle qu'il a, une dernière fois, informé les députés en ce qui concerne l'état du présent dossier le 20 décembre 2022, en séance publique.² Depuis, on peut parler d'un *statu quo ante*. Le 21 novembre 2022, le contact a été renoué avec l'actionnaire, *GFG Alliance*, pour évaluer la possibilité d'une transaction. En effet, le propriétaire de ce groupe, Monsieur Sanjeev Gupta avait signalé être disposé à vendre l'usine à Dudelange.

² Lors de la séance publique n° 24, en réponse à une question élargie (n° 173) de M. Laurent Mosar relative au site de production du groupe industriel « Liberty Steel » à Dudelange.

Toujours est-il que, dans pareilles négociations, chaque partie doit être de bonne composition, ce qui n'est pas clair du côté de l'actionnaire. Ces négociations sont compliquées et leur principal enjeu est financier. L'objectif des représentants du groupe est de maximiser leur prix de vente.

L'usine à Dudelange est actuellement à l'arrêt ou « sous cocon » et cette situation perdurera. Sans aucune production industrielle, il est ainsi, d'un point de vue économique, incompréhensible que le propriétaire persiste à payer les salaires et cotisations sociales de l'effectif restant. Bon nombre des quelque 170 salariés qui n'ont pas encore tourné le dos à leur employeur sont activement en quête d'un nouvel emploi. Pour les salariés restants, la situation est psychologiquement délicate. S'ils sont sur place, leur activité se limite aux travaux d'entretien.

Ainsi et avec le temps qui passe, la valeur de cette usine se détériore.

L'orateur rappelle que, dans ce dossier, le Ministère de l'Economie, en s'appuyant sur la Société nationale de crédit et d'investissement (SNCI), joue un rôle de facilitateur et que le dossier comporte également un volet belge. Ce volet a pour corollaire des échanges réguliers avec le ministre en charge de l'économie en région wallonne, Monsieur Willy Borsus et son cabinet.

Monsieur le Ministre souligne que l'opération envisagée du côté luxembourgeois n'est pas une reprise par l'Etat de l'usine à Dudelange. L'Etat n'est pas un entrepreneur et mal placé pour gérer de manière profitable une entreprise. Le Ministère de l'Economie envisage une opération de portage par l'intermédiaire de la SNCI dans l'objectif d'une vente à un repreneur industriel. En décembre, une offre de rachat afférente, concertée avec un tel repreneur potentiel, a été soumise. Celle-ci a pourtant été refusée par le propriétaire actuel sans que celui-ci n'ait émis de contreproposition concrète. Ces négociations continueront donc.

Sur demande de Monsieur le Ministre, la suite de ses explications et la discussion afférente ont lieu sous le couvert du secret des délibérations.³

6. « Les scénarios d'avenir et la vision stratégique correspondante pour l'économie du Luxembourg à l'horizon 2050 » (Luxembourg Stratégie)

- Présentation par Monsieur le Ministre

Monsieur le Ministre explique que l'exercice de réflexion stratégique en cours s'inscrit dans la suite du « processus *Rifkin* », qui visait à préparer le pays à la « troisième révolution industrielle » et qui a été lancé par son prédécesseur. L'orateur en rappelle et résume l'idée et la méthodologie ainsi que quelques actions concrètes qui ont résulté de cette précédente étude stratégique dont le bilan a été tiré en 2021.⁴

³ Par voie de conséquence, le Secrétaire-administrateur suspend l'enregistrement et sa prise de notes. Les personnes non concernées par ce point à l'ordre du jour ont été invitées à quitter la salle.

⁴ « Etude stratégique de la 3^{ème} Révolution industrielle pour le Luxembourg – Etat des lieux 2021 des 49 mesures stratégiques », consultable sur le site internet « <https://www.troisiemerevolutionindustrielle.lu> ».

C'est pour assurer une continuité dans la prospective économique qu'il a mis en place la direction « Luxembourg Stratégie » au sein du Ministère de l'Economie.

Sa tâche actuelle est de prévoir certains scénarios de développement plausibles du pays à l'horizon de l'année 2050. L'objectif est de permettre aux décideurs de préparer au mieux l'économie nationale à ces éventualités – donc à renforcer sa « résilience ». Pour dresser ces scénarios, certaines mégatendances ont été identifiées qui ont un impact et une pertinence pour le Grand-Duché.

Par la suite, Monsieur le Ministre appuie ses explications assez fidèlement sur une présentation *PowerPoint*, dont les fiches sont jointes au présent procès-verbal. Pour son exposé, il est donc renvoyé à cette annexe.

Monsieur le Ministre insiste plus particulièrement sur les points suivants :

- 1) les trois scénarios d'avenir économique retenus, suite à un processus de scénarisation, ne sont pas à confondre avec une stratégie ou sa propre volonté politique d'atteindre tel ou tel modèle sociétal jusqu'en 2050. Ces scénarios sont des hypothèses de travail qui tiennent compte de l'évolution de certaines tendances fondamentales qui échappent à la maîtrise de la politique nationale. Ils indiquent des avènements plausibles et sont des aides à la réflexion stratégique. Ces scénarios permettront de concevoir une vision économique d'un futur souhaitable, qui, à son tour, permettra d'établir une stratégie robuste et cohérente qui guidera les décisions politiques à prendre ;
- 2) c'est la stratégie à établir qui déterminera les actions à entreprendre et cette stratégie devra rester pertinente, peu importe le scénario qui se réalisera ;
- 3) également, les trois scénarios les plus pertinents (et les plus distincts) obtenus pour le Luxembourg peuvent, en fin de compte, être classés dans une typologie de scénarios, qui connaît quatre archétypes (croissance, collapse, discipline, transformation). Ce sont ces trois scénarios qui ont servi pour l'enquête publique par questionnaire ;
- 4) le scénario catastrophe (« *collapse* »), qui admet qu'une série de « *tipping points* » écologiques seront atteints bien plus prématurément qu'escompté, a été écarté à escient en tant que scénario, puisqu'il équivaut à l'effondrement du système et rend absurde tout exercice de projection à l'avenir ;
- 5) le scénario considéré comme le plus favorable par plus de 70% des répondants (*fiche 31*) a été celui de la « circularité bio-régionale » (*fiche 22*) – malgré le fait que ce scénario implique une stagnation des niveaux de salaires, de pensions et de couverture sociale.

Débat :

Madame le Président relève que, bien qu'une large majorité des répondants déclare favoriser le scénario 2 de « circularité bio-régionale », c'est également le scénario à la réalisation duquel le moins de répondants croient et c'est, par ailleurs, celui pour lequel ils estiment que le Luxembourg est le moins bien préparé. Vouloir réaliser un tel scénario lui semble donc un réel défi.

Compte tenu de l'heure avancée, Monsieur Laurent Mosar suggère de reporter en bloc à la prochaine réunion l'échange de vues concernant ces scénarios d'avenir et la stratégie économique à développer.

Madame Diane Adehm ajoute qu'il serait utile que les fiches de la présentation visionnée soient transmises aux membres de la commission au préalable d'une telle réunion.

Conclusion :

Madame le Président fait siennes ces suggestions. L'échange de vues aura lieu le 9 février prochain. La présentation sera transmise par courriel en cours de journée.⁵

Luxembourg, le 8 février 2023

Annexe :

· « *Présentation Luxembourg Stratégie – Scénarios & Vision ECO2050* », 42 pages.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

⁵ A 11.35 heures de ce jeudi 2 février 2023.

Présentation Luxembourg Stratégie Scénarios & Vision ECO2050

Chambre des Députés
Commission Économie
Jeudi 02.02.23

Structure

1. Luxembourg Stratégie
2. Processus de scénarisation
3. Scénarios d'avenirs
4. Campagne publique
5. Éléments de vision stratégique économique
6. Echange et prochaines étapes

1. Présentation de Luxembourg Stratégie

Mission de Luxembourg Stratégie

- Approuvée par Conseil de gouvernement du 25 février 2022
- **Prospective stratégique** (*strategic foresight* ou *strategische Vorausschau*) **économique** : percevoir, comprendre l'avenir possible & agir en fonction de l'avenir souhaité
- Extension de l'étude stratégique **Troisième Révolution Industrielle** ('processus Rifkin' ou 'TIR2050')
- Etudes de prospective pour une économie luxembourgeoise **résiliente, inclusive et compétitive**

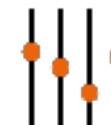
Mission de Luxembourg Stratégie



1. Aide à la décision
économique publique,
cohérence des stratégies
économiques



2. Appui méthodologique
pour la prospective
stratégique économique
(**Mégatendances, Résilience**)



3. Conception collaborative
de **scénarios** d'avenirs &
d'une vision stratégique
pour l'économie



4. Quantification physique
& évaluation des **risques**
de la production
économique



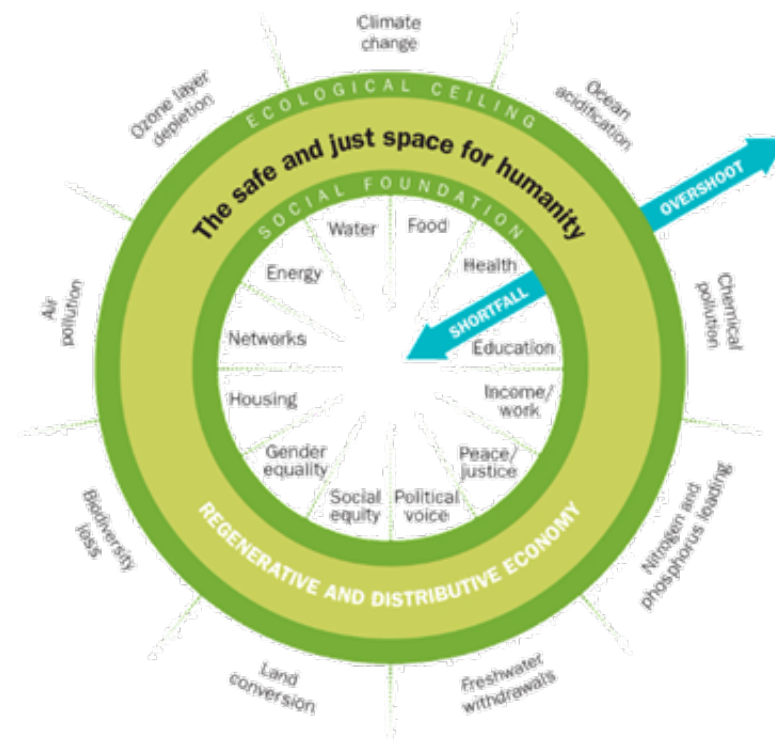
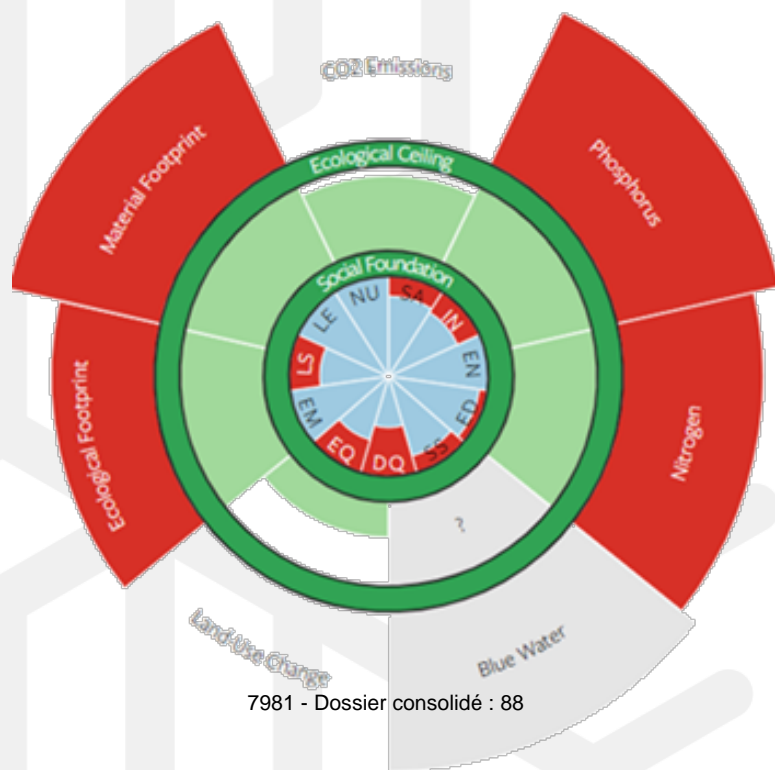
5. Contribution à la
modélisation intégrée de
l'économie



6. Animation du débat public
sur les perspectives
économiques communes

Ligne directrice: la résilience

- *se remettre et se transformer à la suite d'un choc*
- Elle va plus loin que durabilité, en cela qu'elle envisage une transformation complète
- Elle vise un espace juste et sûr pour l'humanité entre respect des limites biophysiques et du socle des besoins sociétaux fondamentaux



Suivi des Mégatendances

Définition

- Une force motrice dont les effets sont perceptibles dans le monde entier
- Elle se caractérise typiquement par un horizon de temps de 10 à 20 ans

Les 12 mégatendances suivies par Luxembourg Stratégie, considérées comme pertinentes pour le Luxembourg en Grande Région :

- **MT1** : Changements démographiques
- **MT2** : Creusement des inégalités
- **MT3** : Mutation du travail
- **MT4** : Mutation des savoirs et compétences
- **MT5** : Digitalisation et hyper-connectivité
- **MT6** : Grande électrification et nouvelles technologies
- **MT7** : Déplacement du pouvoir économique
- **MT8** : Changement climatique et multi-transitions
- **MT9** : Nouveaux modèles économiques et écologiques
- **MT10** : Formes non-traditionnelles de gouvernance
- **MT11** : Nouvel ordre géopolitique global
- **MT12** : Individualisation

Suivi des scénarios nationales



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

Luxembourg stratégie

Tableau de suivi des scénarios nationaux
Luxembourg Stratégie
(Travail en cours)
Version du 24.09.22

Tableau de suivi de scénarios nationaux (document de travail) – 11 publications listées (dont 2 initiées par le MECO)

Type	#	Horizon	Publication	Domaines	Initiative	Noms & Nombres	Périmètre	Hypothèses	Méthodes	Objectifs	Solutions	Implications
Gouvernement & institutions publiques	1	2070	Bilan technique du régime général d'assurance pension (2022)	Economie & démographie	IGSS	S1, Scénario de base S2, Scénario 'changement du modérateur de réajustement' S3, Scénario 'variation du taux de rendement de la réserve' S4, Scénario 'formule avant réforme' S5, Scénario 'hypothèses démographiques STATEC'	Projections démographiques (population active & bénéficiaires de pension, coefficient de charge) & financières (recettes & dépenses courantes, solde & réserve) pour 2020-2070 & paramètres formule pension pour 2013-2052	Pour S1 (p.a. 2020-70) : pop. +0,5%, emploi +0,6%, product. +1,2%, PIB +1,8%, infl. +2%, pop active +0,6%, bénéficiaires +2,3%. Coef. de charge 96% (2070), Tx de cotisation 24% = 8,6% PIB (2020-70), dépense de 7,6% (2020) à 15,7% PIB (2070). Réserve de comp. épuisée en 2047	Projections statistiques (groupe de W, commission européenne)	Evaluation ex-ante & (s'assurer de la concordance entre hyp. du système pensions & traject. financière actualisée)	↗ du taux de cotisation global ; adaptation méthodologique ou paramétrique de la formule de pension (↗ du tx des majorations proportionnelles ; retardement du départ à la retraite & ↗ emploi	Situation actuelle confortable, la réforme de l'assurance pension (2012) devrait conduire à une ↗ des dépenses du régime mais risques de déséquilibre (suivre de près l'évolution fin.)
	2	2050	Les projections macro-éco. & dém. au Luxembourg à 2050 (2017)	Economie & démographie	STATEC	S1, Scénario potentiel 2030 (réf.) S2, Scénario "+4.5% PIB" S3, Scénario "+3.0% PIB" S4, Scénario "+1.5% PIB" S5, Scénario "+0.0% PIB"	Croissance économique, productivité, attractivité salariale, immigrés actifs & frontaliers, solde migratoire, population (catégories d'âges)	Le solde migratoire explique 80% de l'évolution dém. Il dépend de la croissance du PIB que les scénarios font évoluer de 0.0% et 4.5% (pop. ca 1.1 M)	Projections statistiques	Exploration (scénarios descriptifs)	Agir sur la productivité qui détermine l'évolution du PIB et le revenu disponible donc l'attractivité relative et donc l'évolution démographique	Quel que soit le scénario, vieillissement de la population
	3	2050	Troisième Révolution Industrielle – TIR (2016)	Société & économie (6 piliers thématiques, 3 axes transverses)	MECO	S1, Reference case S2, TIR innovation scenario	Population, production économique, demande, dépenses, efficacité, approvisionnement & mix énergétique, investissements publics	Pour S2 : +3,04% PIB p.a., 1.1 M pop, production d'énergie à 100% ou 70% locale, 100% EnR (2050)	Consultation d'experts	Evaluation ex-post (évaluation de politiques existantes)	Pour S2 : réorienter l'inv. vers le travail, d'ypcr l'infra. locale, l'efficacité d'énergie & la productivité, gérer les variations de prix & de stock & d'ypcr l'innov.	Pour S2 : ↗ des coût de l'énergie, création de milliers d'emplois
	4	2050	Landnutzung in Luxembourg 2050 (2019)	Territoire	MEA	9 scénarios combinant des hypothèses de d'ypcr démographique/économiques et d'utilisation des sols	Population (classe d'âges), emplois (résidents & frontaliers), production économique, consommation des sols, aménagement du territoire (fonction : transport, agriculture, forêts, nature, habitation & eau)	Hyp socio-économiques : stagnation (0.75 M pop, +0.0% PIB) ↗ probable (1.0 M, +4.5%), ↗ extrême (1.3 M, +4.5. %), hyp territoriales : statut quo (+0.5 ha/jour), politique foncière restrictive (0.0), renaturation (0.5)	Combinaison & extrapolations de stratégies existantes	Evaluation ex-post (évaluation de politiques existantes) & Identifier des cibles (scénarios normatifs)	Ø de nouvelles prises de terres nettes, densification, ↗ taille habitations, multifonction, Ø extension surfaces transp / agr, mobilité douce & trajets courts, EnR (cf. Rilkin), définir une surface naturelle/forêt min./ personne	Conso actuelle des sols pas tenable, politique foncière restrictive possible. Comment vivre/W ? Combien de nature ? Quelle planification ?
	5	2050	Consultation internationale Luxembourg in Transition - LIT (2022)	Aménagement du territoire, énergie, industrie, mobilité & climat	MEA	S1, EU 1.5 LIFE Scenario S2, Scénario F(LUX) S3, Ecotopia Lux+ Scenario S4, Ecological transition scenario	Population, eutrophication, pollution de l'air, conso (matériels & sols), émissions de GES (mobilité, logement, agriculture & services publics) en Grande Région	Pour S4 (uni.lu, exemple) : Ø de nouvelles prises de terres nettes, ↗ espace habitable/ pers., ↗ réseau tram, densification urbaine & construction verticale (pop Lxbg ca 0.75 M)	Consultation d'experts (& citoyenne – Bierger-kommittee)	Evaluation ex-ante (sélection de politiques potentielles)	Pour S4 (uni.lu) : ↗ demande transp., multi-modalité, transp. publics, mob. douce, Ø tourisme à la pompe, ↗ espace hab./ pers., nouveau régime alim., ↗ conso., décarb. services publics & électric.	Pour S4 (uni.lu) : efforts équilibrés collectifs/ individuels, technologiques/ comportementaux & séquestration CO ₂ .
	6	2040	Luxembourg in 2050? Visioning a Future Industrial Strategy (2021)	Industrie manufacturière	MECO	Vision Industry 4.0 or S1 Sustainable Resource Circulation S2, Digital & Platform Economy S3, Nations in Space	Production économique, population, changement technologique, approvisionnement en ressources, digitalisation	Rélegation de l'Occident face à l'ASE, révolution démo en Afrique, urbanisation et vieillissement en Europe, croissance expo. du changement techno., rarefaction de ressource & digitalisation	Consultation d'experts	Exploration (scénarios descriptifs)	Economie circulaire (réponse aux pénuries et dépendances)/ Economie digitale et de plateforme (réponse à l'évolution démo et techno)/ Développement de l'économie spatiale	Stratégie en préparation
	7	2030	Scénarios de répartition territoriale de la population et de l'emploi (2016)	Démographie & aménagement du territoire	MDDI	S1, Diffus et désordonné S2, Dirigé et théorique S3, Organisé et harmonieux	Conditions de vies, utilisation des sols (accessibilité, centralité, mixité & soutenabilité des fonctions économiques), réseaux de transport, fragmentation des paysages	Pour S3 (choix MDDI) : d'ypcr agglos NORD, LUX & SUD, ↗ démo – logement suppl. x taille moy. des ménages/ commune, emplois répartis/ typologie des communes	GT gov. & participation citoyenne & concertation avec la CHD	Evaluation ex-ante (sélection de politiques potentielles)	Pour S3 : densification urbaine, baisse de la consommation des sols, concentration spatiale, d'ypcr des réseaux & baisse de la fragmentation des paysages	Pour S3 : répartition de la ↗ démo en renforçant le poids des 3 agglos/ mobilité circonscrite
Universités & think tanks	8	2100	Fertility, mortality, migration & population scenarios from 2017 to 2100 (2020)	Démographie	Vollset, S. E. et al.	S1, 2100 reference scenario S2, 2100 SDG pace scenario	Population (catégories d'âges & genres), solde migratoire, fécondité, mortalité & autres facteurs (revenus, éducations & facteurs de risques) de 195 pays et territoires (dont le Lxbg)	La fertilité dépend de l'éducation/ contraception, la mortalité de facteurs de risques, la migration du d'ypcr socio-démo, de la ↗ démo & de la mortalité (guerre/ catastrophes nat) (pop Lxbg ca 0.64-0.71 M)	Projections statistiques	Evaluation ex-post (évaluation de politiques existantes)	Déclin de la fertilité du au progrès de l'édu des ♀ et de l'accès à la contraception (sommet probable au milieu du siècle et ↗ rapide jusqu'en 2100). Maintien de certaines pop actives par l'immigr.	Bénéfices (chgt clim. & production alim.) & préjudices (pop active, ↗ éco & sécurité sociale à où la fécondité ↗ le +)
	9	2050	Le Luxembourg en 2050 (2020)	Société, ressources, climat, territoire et économie	Junker, P.	S1, Scénario fossile, carboné (ref.) S2, Scénario digital S3, Scénario transfrontalier S4, Scénario décarboné & durable S5, Scénario critique	PIB, population, inégalités, investissements (santé & édu), intensité énergétique, conso. alim, productivité agricole, profil commercial, chgt techno, dégrad enviro, régulation, artificialisation sols, adaptation/ mitigation	Pour S4 (choix PJ) : +1.0% PIB p.a., 0.8 M pop (dont 0.3 actifs frontaliers), Surface agri utile/ résident 1500m ² & forêts/ résidents 1000 m ² 2050	Cartographie de systèmes conceptuels	Exploration (scénarios descriptifs, évaluation ex-ante & ex-post (sélection de pol. potentielles & évaluation de pol. actuelles)	Pour S4 : org métropolitaine polycentrique, dense, restrictive, bioregionale, petites multimailles, rurbaines & gouvernance collab, particip., circulaire, horizontale, décentralisée, multifonctionnelle, déconcentr., présent. & anticipat.	Pour S4 : ↗ inégalités & artificialisation, indifférent (matières 1 ^{ères} , forêts & libre-échange) & ↗ adaptation & mitigation

Suivi des stratégies sectorielles nationales



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie

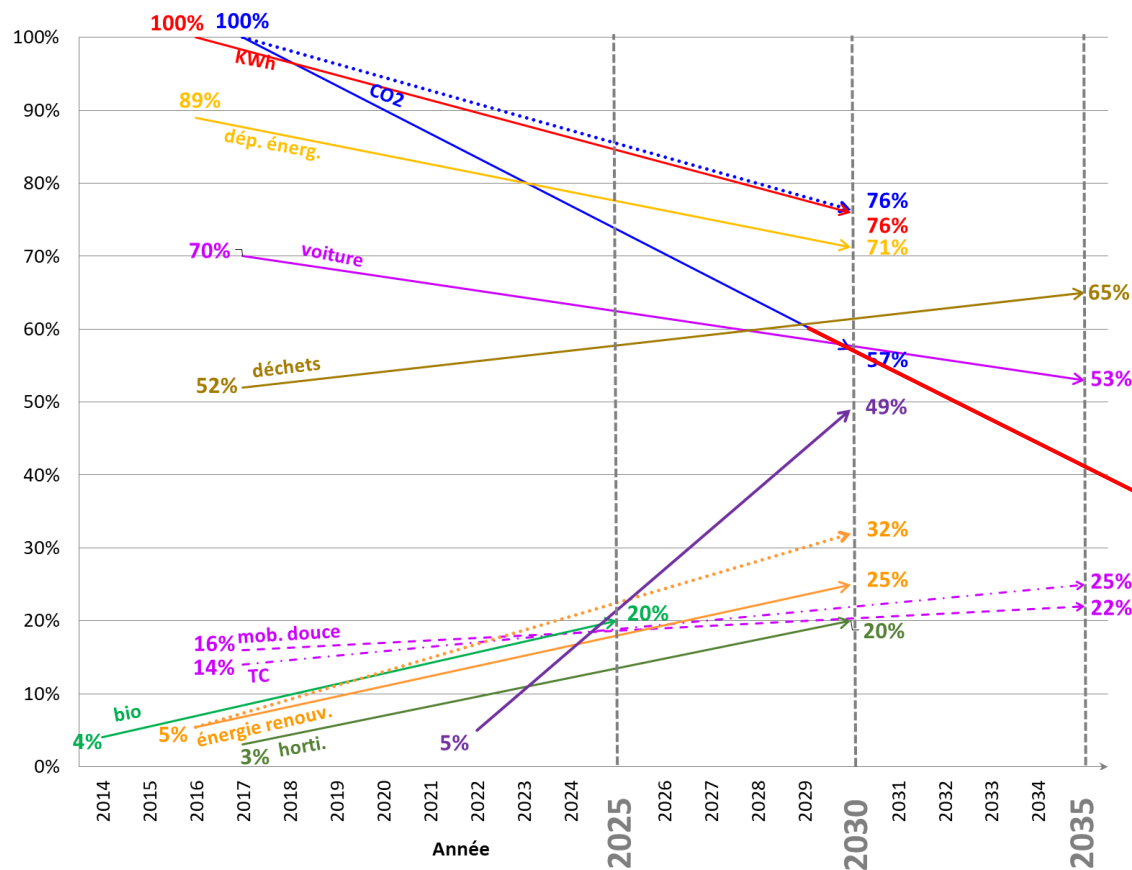
Luxembourg stratégie

Tableau de suivi des stratégies nationales
Luxembourg Stratégie
(Travail en cours)
Version du 20.07.2022

Tableau de suivi des stratégies nationales (document de travail) – 48 publications listées (dont 9 initiées & 4 co-initiées par le MECO)

Types	#	Horizons	Plans & Stratégies	Statut	Initiatives	Domaines	Hypothèses	Moyens	Objectifs	Institutions	Spécificités
Lois & Règl.	1	2050	Stratégie nationale à long terme en matière d'action climat - Vers la neutralité climatique en 2050 (2021)	Active	MECDD	Energie, construction, mobilité, économie, alimentation & agriculture, sylviculture & finance (EU Green Deal)	Population nationale +50% (980.000), emploi intérieur +50%, +100% PIB, +20% prix batteries de stockage d'énergie en 30 ans, +11,5°C, ¼ des quantités de précipitations en été et 7x en hivers d'ici 2098	Efficacité énergétique & EnR, rénovation, densification, baisse écarts de prix carburants avec voisins, éco. circulaire & quotas d'émissions ou finance verte; inaction : baisse PIB 1-4% (2030), 2-6% (2050), 3 11% (2100)	Neutralité climatique (zéro émissions nettes de GES) d'ici la moitié du 21e siècle	Pacte climat (2020) et nature (2021) entre état et communes, institutions loi climat (2020) – cf. ligne suivante	Pendant national du pacte vert européen (EU Green Deal) – Réf. à TIR (2016) et au PNEC (2018) – Objectifs inscrits dans la loi du 13.12.20 relative au climat
	2	2032	Pacte logement 2.0 (2021)	Actif	ML	Politique du logement au niveau communal (logement abordable & qualité résidentielle)	3 une grande demande de logements abordables au Luxembourg (non évaluée dans le document du pacte logement)	Mise en œuvre via des conventions, une nouvelle gouvernance communale, le conseiller logement, le programme d'action locale logement & des financements de l'Etat (avec catégories, procédures & suivi dédiés)	(i) 7 l'offre de logements abordables & durables au niveau communal, (ii) mobiliser le potentiel foncier & résidentiel au niveau communal & (iii) améliorer la qualité résidentielle	Conseiller Logement & Groupe de travail "Pacte Logement" dans les administrations communales	2 ^e Pacte après le 1 ^{er} (2008-20) ; Objectifs inscrits dans la loi du 30.07.21 relative au Pacte logement 2.0., précisés par la Stratégie nationale du logement abordable (2022)
	3	2030	Plan National intégré en matière d'énergie et de Climat - PNEC (2018)	Actif	MEA, MECDD	Energie & climat (EU Green Deal)	Prix (2020-2040) pétrole (+43%), gaz (+34%), charbon (+64%), biogaz (-22%), biomasse (-16%), photovoltaïque (-34%), électricité client (+28%), gaz client (+62%)	Efficacité énergétique, EnR, Mobilité durable, Digitalisation, Pacte climat ; Inv. efficacité 530 Mio€/Sans (2040) ; Investissements & aides EnR 5 Mrd€ (2040)	-55% GES, 25% EnR, +40% d'efficacité énergétique (2030), zéro émission GES nette (2050) – année de référence 2005	Loi climat (2020) : Comité de coordination interministérielle, Plateforme citoyenne & observatoire	Pendant national du EU Green Deal – trajectoire 2030) – Objectifs inscrits dans la loi du 13.12.20 relative au climat
	4	2030	3 ^e Plan National de Développement Durable - PNDD (2018)	Actif	MECDD	10 champs d'actions prioritaires (ODD) (Agenda 2030)	Population nationale (950.000 en 2050), « il n'y a pas d'alternative à l'agenda 2030 »	Identification des défis, objectifs & mesures phares pour chaque champ ; Inv. publics-privés, nationaux & étrangers 'massifs'	Par ex. 100% d'agri. biologique & zéro émissions nettes en 2050	Loi de coordination de la politique nationale DD (2004) : Conseil sup. & commission interdépartementale	3 ^e plan quadriennal – Elaboration du plan défini dans la loi du 23.06.04 sur le développement durable
	5	2030	Plans Directeurs Sectoriels Territoriaux - PDS (2021)	Actifs	MEA	Logement, Transport, Zones d'Activités Economiques, Paysages	Projections macroéconomiques STATEC 2060	Respect de l'intérêt général, utilisation rationnelle du sol, d'opt urbanistique concentrique et cohérent, observation territoriale, suivi des politiques sectorielles	Cohésion & développement territorial & reconnaissance d'impact	Loi aménagement du territoire (2018). Conseil supérieur, observatoire & groupe de travail	Transcription sect. du PDAT – règlement d'exécution de la loi du 17.04.18 sur l'amgmt du territoire
	6	2020	2 ^e Prog. Directeur d'Aménagement du Territoire - PDAT (2003)	Actif	MEA	Développement urbain et rural, environnement & ressources naturelles & transport et télécom.	Population nationale 550.000 (2020)	Coopération, participation & coordination (Document d'orientation pour la mise en cohérence des plans sectoriels)	Développement territorial harmonieux, respectant les particularités des régions	Loi aménagement du territoire (1999) : Conseil supérieur & groupe de travail interministériel	2 ^e prog. (1 ^{er} PDAT : 1978-90 ; 3 ^e PDAT 2035-50 en 2022) – Elaboration du prog. prévue par la loi du 21.03.99 sur l'amgmt du territoire
Strat. Gouvern.	7	2050	Troisième Révolution Industrielle (TIR) (2016)	Clôturée	MECO	6 piliers thématiques & 3 axes transversaux	Population nationale (x2), PIB (+3,04% p.a.), production d'énergie (100% ou 70% locale), 100% d'EnR; 'baisse des coûts marginaux d'énergie'	49 mesures stratégiques réparties en 9 piliers (Economies entre scénarios de base & TIR : 250 Mio€ p.a. entre 2017 & 2050)	Anticiper les ruptures technologiques & environnementales, saisir les relations d'ensemble	Comité de suivi stratégique, groupes de travail thématiques	1 ^{ère} stratégie 2050 de transfo éco., Comité de suivi arrêté en 2021, réf. à l'étude au-delà
	8	2050	Long-term renovation strategy (LTRS) for Luxembourg (2020)	Active	MEA	Nouvelles & anciennes construction	Population nationale (3 projection, entre 1.200k et 800k en 2050), surfaces construites (x2 2015-2050), % nouvelles constructions/ total bâti >> moyenne UE (2050), 5 projection demande d'énergie des ménages (2050)	Régulation, taxation, aide financière, conseil, formation, sensibilisation & relations publiques, recherche et modélisation ; Analyse des coûts de l'efficacité énergétique du bâti (existant & nouveau, résidentiel ou non) & étude d'impact taxe carbone	Soutenir la rénovation efficiente du bâti national en un ensemble très efficace énergétique & décarboné (bâtiments à cons. d'énergie quasi nulle) avec objectifs & sous-objectifs intermédiaires		Mise en œuvre de la directive UE sur la perf. énergétique des bâtiments (2018) & précision des objectifs du PNEC (2018)
	9	2050	Farm to Fork Strategy (2020)	En préparation	MPC, MA	Système alimentaire (EU Green Deal)	Dépendance aux pesticides & aux antimicrobiens, excès de fertilisation, perte de biodiversité, problèmes de santé, du revenus des producteurs & de la compétitivité européenne	27 initiatives & règlements avec échéances (Inv. humains & financiers & mesures pour 7 les rendements)	Rendre durable la production, transformation, distribution & consommation des denrées alimentaires	Commission interdépartementale & conseil de politique alimentaire	Intégration de plans existants (Gesond iessen, mëi bewaagen, PanBio, Anti-Gaspi, Urban Farming...)
	10	2050	Stratégie Hydrogène du Luxembourg (2021)	Active	MEA, MECO, MESR, MF, MMTP & MAEE	Energie (EU Green Deal)	Neutralité climatique 2050 atteignable qu'avec l'aide d'H ₂ renouvelable et la substitution d'H ₂ fossile dans l'industrie	7 mesures clés (réglementation, coopération, R&D, projets pilotes, priorités, marché H ₂ , suivi) – Inv. (125-300 kt H2 renouvelable p.a.)	Production, importation & utilisation d'H ₂ renouvelable	Groupe informel & comité de pilotage	Compléter les mesures d'efficacité énergétique & d'électrification directe
	11	2030 & 2050	Feuille de route : décarbonation de l'industrie luxembourgeoise (2022)	En préparation	MEA, MECDD, MECO	Energie & climat, Industrie manufacturière	Hypothèses stratégie nationale Action Climat (2050) et PNEC (2030) ; l'industrie manufacturière de manière proportionnée aux objectifs énergétiques & satisfait aux exigences du système d'échange de quotas d'émission de GES de l'UE	Identification de potentiels de décarbonation avec un registre de projets & mesures de réalisation de ces potentiels & de transformation de l'industrie nationale (efficacité énergétique, EnR, infra. habitantes & RDI)	Emissions : 45% (2030 vs 2005) & 52% (2030 vs 2019) pour l'industrie manufacturière (i.e. section C, nomenclature statistique NACE Rév. 2 pour installations EU ETS & non ETS)	Haut Comité pour l'Industrie & GT Action Climat	Participation des acteurs privés & échanges continus via le Haut Comité et le GT (plan d'action sectoriel pour réaliser les objectifs loi climat & PNEC)

Objectifs politiques sectoriels 2025-2035



Émissions de CO2 :
Objectif européen : -40% de 2005-2030.
 Pour 2017-2030 (indice 100 pour 2017): -24p%
Objectif national : -55% de 2005-2030.
 Pour 2017-2030 (indice 100 pour 2017): -57p%

Consommation énergétique finale :
Objectif: augmentation efficacité énergétique de 40-44% par rapport EU Primes de 2007. Pour 2017-2030 (indice 100 pour 2016): -24p%, de 47 000 GWh à 36 000 GWh.

Dépendance à l'égard de l'importation d'électricité :
Objectif: réduire dépendance de 90% en 2015 à 60% en 2040.
 Pour 2016-2030: -18p%

Parts modales des déplacements domicile-travail :
Objectifs pour 2017-2035 (parts modales):
 -17p% de la part modale des voitures privées;
 +11p% de la part modale des transports en commun;
 +6p% de la part modale de la mobilité douce.

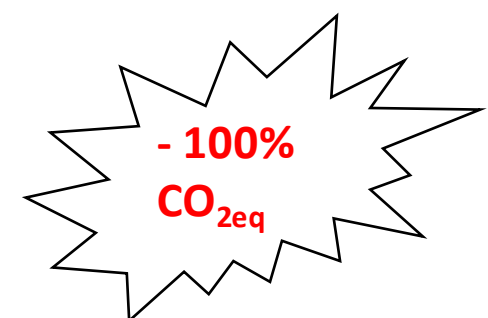
Agriculture biologique :
Objectif: 2025 20%. Pour 2014-2025: +16p%

Voitures électriques / hybrides :
Objectif: 49% de la flotte nationale en 2030.
 Pour 2022-2030: +44%

Énergies renouvelables :
Objectif européen: 32% en 2030. Pour 2016-2030: +27p%
Objectif national: 25% en 2030. Pour 2016-2030: +18p%

Déchets ménagers recyclés:
Objectif: 65% en 2035. Pour 2017-2035: + 13p%

Horticulture :
Objectif: 20% en 2030. Pour 2017-2030: +17p%



Source des données par secteur : PNEC - Plan National Intégré en matière d'Énergie et de Climat pour la période de 2021-2030 (CO2⁽¹⁾, KWh, Dép. énerg., Énergie renouv., Voitures⁽²⁾); PNM35 (Transport ⁽³⁾); Accord de coalition 2018-2023/ASTA - Administration des services techniques de l'agriculture (Bio); Stratégie Null Offfall Lëtzebuerg, version juillet 2020 (Déchets); Stratégie nationale urban farming Luxembourg (Urb.f. ⁽⁴⁾)

Remarques : En général, les pourcentages contenus dans les boîtes de texte sont arrondis à l'unité. ⁽¹⁾ Les pourcentages calculés pour 2030 se réfèrent au montant des émissions de CO2 équivalents et sans UTCTAF de 2017 obtenu par l'UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) et ont été calculés d'après les objectifs politiques - 40% (Objectif 2030 UE - "partage des efforts") et - 55% (Objectif national 2030 PNEC) par rapport à 2005 (UNFCCC)

⁽²⁾ Des chiffres à propos de la situation actuelle de la part de voitures électriques/hybrides n'ont pas pu être trouvés ⁽³⁾ Notons que l'addition des 3 pourcentages se reportant aux déplacements équivaut à 100%. ⁽⁴⁾ "Les scénarios d'Urban Farming se basent sur les prévisions démographiques du pays et les besoins alimentaires en fruits et légumes de la population, prenant en compte les frontaliers travaillant au Grand-Duché du Luxembourg et l'évolution de la demande dans le temps." (Stratégie nationale Urban Farming - 06.05.2019 - p. 155)

(*) Politiques et stratégies officielles adoptées + Loi climat 2050

7981 - Dossier consolidé : 92

Source de la méthode: adaptée d'après Junker P. (2020).

2. Processus de scénarisation (avril 2022 – mars 2023)

Objectifs de la scénarisation

1. Envisager tous les futurs possibles à l'horizon 2050
2. Elaborer un éventail de 3 à 4 scénarios plausibles
3. Proposer une vision économique 2050 souhaitable
4. Aligner Vision ECO2050 et Vision Industrie 2040
5. Tester la robustesse des stratégies existantes et en préparation à travers les scénarios
6. Adapter ces stratégies pour une économie résiliente, inclusive et compétitive

Objectifs - Résilience

- La résilience est la capacité de rebondir aux chocs puis de se transformer de sorte à mieux leur résister à l'avenir.
- Pour l'économie, un exemple serait de construire une économie du bien-être en rapprochant limites environnementales et les besoins humains fondamentaux.
- EU Strategic Foresight Report 2023: « **Economic aspects of sustainability** understood as managing the transformation of the economy to ensure it remains within the planetary boundaries, while being globally competitive and resilient.»
- Des manifestations sont:
 - Habitabilité de notre milieu
 - Résistance physique des infrastructures aux extrêmes climatiques
 - « Keep the lights on »: évitement de coupures et ruptures d'approvisionnement vital

Objectifs - Inclusivité

- Assurant la meilleure qualité de vie possible à tous
- OCDE: « Une croissance économique qui est distribuée équitablement à travers la société et qui crée des **opportunités pour tou(te)s**. »
- WEF: « mêlant croissance, bien-être de la population, sécurité et stabilité politique »
- HEC Paris: « Bâtir une économie plus inclusive où les **entreprises** cherchent à maximiser leur impact social en même temps que leurs performances économiques »
- EU Strategic Foresight Report 2023: “**Social aspects of sustainability** understood as the result of appropriate policies that ensure **affordable wellbeing** for **current and future generations** over the long-term, to enable the sustainability pathways and consolidate **democracy**.”
- Des manifestations sont:
 - **La paix et cohésion sociales**
 - **Des prix abordables**
 - **Des emplois dignes**

Objectifs - Compétitivité

- A la hauteur de la concurrence internationale.
- ODC: niveaux de productivité, d'emploi, de vie et de préservation de l'environnement similaires ou supérieurs à ceux des partenaires commerciaux.
- Des manifestations sont:
 - L'attractivité pour les talents,
 - La souveraineté industrielle
 - Productivité assurée

Scénarios vs. stratégies

Scénarios

- Les scénarios concernent l'évolution de forces de développement qui sont **en dehors de notre contrôle**
- ≠ description d'un état futur désirable
- Ils rassemblent des **hypothèses** sur la façon dont le monde et le Luxembourg pourraient évoluer d'ici 2050

Stratégies

- **Une stratégie** définit des **actions sous notre contrôle**, que nous décidons d'entreprendre face aux différents futurs plausibles
- Une stratégie est robuste si elle reste pertinente quel que soit le futur.

Scénario ≠ stratégie

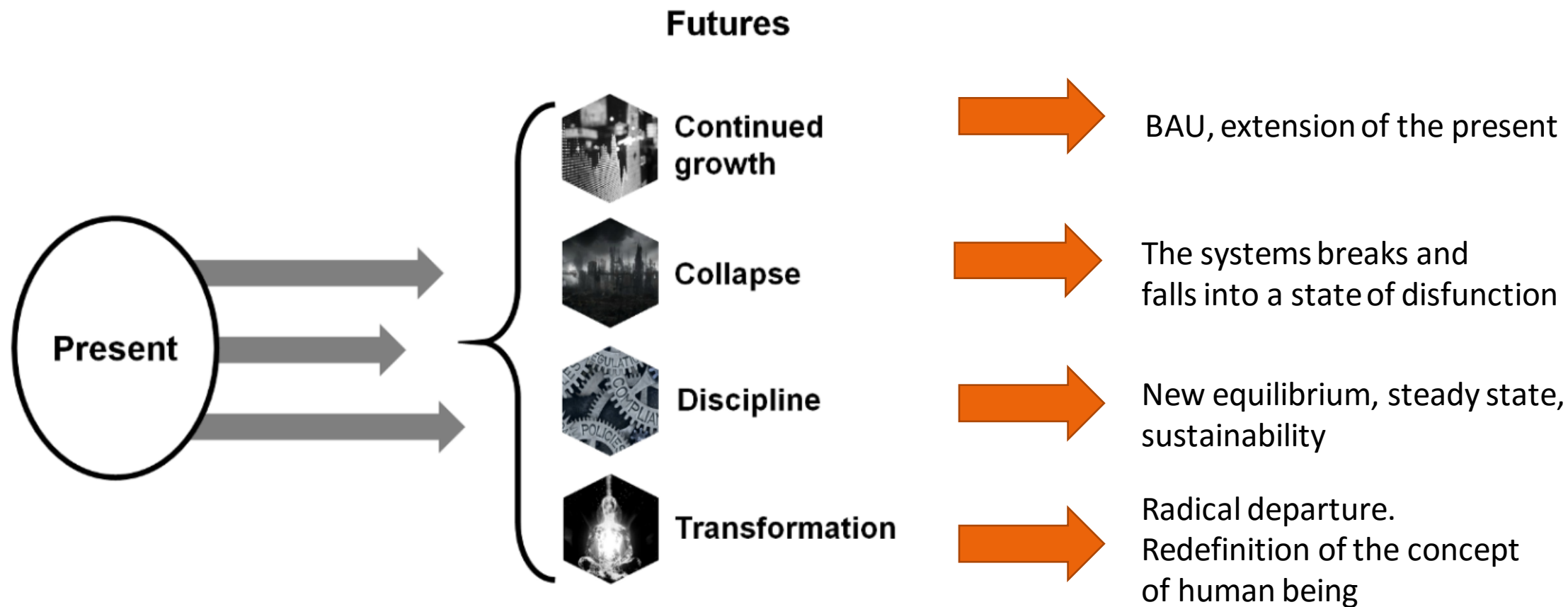
Cycles de collaboration/ validation 2022-2023

- Comité interministériel de pilotage (2 réunions, 48 participants)
- Groupe de travail technique (5 ateliers, 200 participants)
- Groupe de responsables d'entreprises (1 atelier, 50 participants)
- Comité d'experts nationaux en prospective (2 consultations, 25 réponses)
- Formation fresques climat, biodiversité, numérique (3 ateliers, 50 participants)
- Conférence publique annuelle 2022 (environ 250 participants)
- Campagne publique (1 enquête, 650 réponses; 2 débats, 50 participants)
- OECD Strategic Foresight Unit (consultation régulière, 5 personnes)
- Consultation communes (1 réunion SYVICOL, 10 participants)

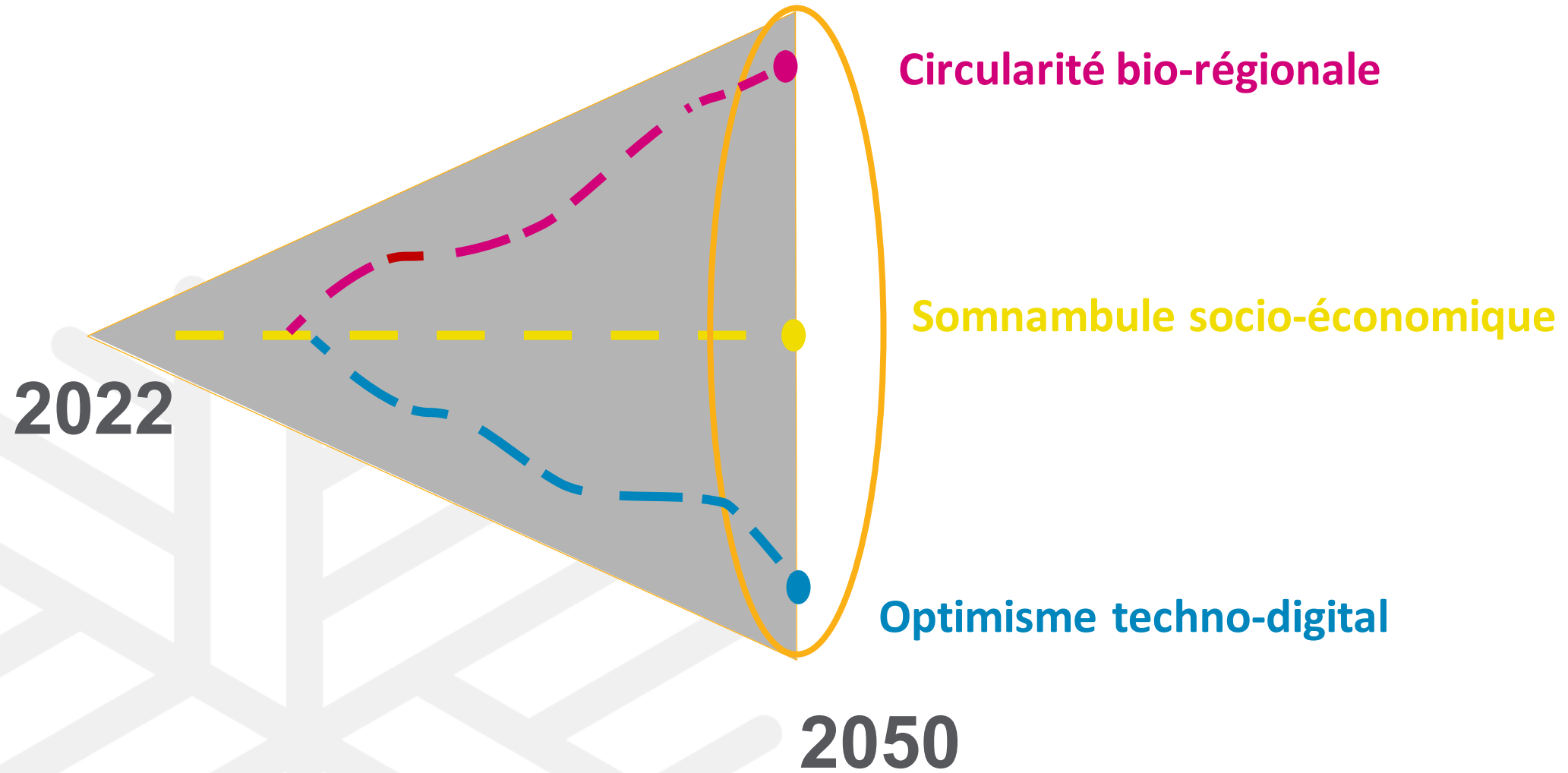
Total au 30.1.2023: environ 1 300 personnes

3. Trois scénarios d'avenir économique pour le Luxembourg en 2050

Archétypes de scénarios



Dator, J. (2009). Alternative futures at the Manoa School. *Journal of Futures Studies*, 14 (2), 1–18.



Scénario 1 : Somnambule socio-économique

Le scénario de la permanence des transitions

- Nous sommes en 2050, le Luxembourg compte 1,1 million d'habitants.
- Le Luxembourg attire toujours plus de salariés sans étancher sa soif de main d'œuvre qualifiée pour les transitions. Les embouteillages continuent et les transports publics et le logement sont sous pression. Le régime de sécurité sociale et de pensions reste acquis mais sont fragiles et moins protecteurs qu'en 2022. La répartition des revenus et du patrimoine s'opère de manière inégalitaire.
- La digitalisation et les technologies plus sobres sont au service de l'économie qui vise la croissance quantitative (PIB +2 %/an), mais les gains d'efficacité sont rattrapés par l'augmentation de la demande. Avec des critères RSE (= *responsabilité sociale et sociétale des entreprises*) et une taxonomie UE peu crédibles, le centre financier ne parvient pas à se verdir.
- La complexification de nos systèmes se heurte à la fin de l'abondance des ressources et limite notre capacité d'agir. Nos sociétés et nos économies s'essouffent, elles manquent de talents pour les transitions digitale et verte, subissent une surcharge administrative, un trop plein d'informations, un impératif de l'instantané, une augmentation des coûts de la vie, une pauvreté monétaire...
- L'Union européenne tente de concilier transitions écologique et digitale, réindustrialisation et autonomie stratégiques. Le reste du monde ne suit que lentement, la Chine se ferme. Le réchauffement dépasse les +2°C et peu a été investi dans l'adaptation. Les assurances croulent sous les demandes de remboursements des dommages climatiques. Les empreintes carbone, matérielle et écologique grimpent.
- La gouvernance est court-terme, les algorithmes interfèrent avec l'opinion publique. Grâce à ses moyens financiers, le Luxembourg conserve son modèle du compromis entre intérêts collectifs et intérêts individuels.

Scénario 2 : Circularité bio-régionale

Le scénario de la simplification sociale et territoriale

- Nous sommes en 2050, le Luxembourg compte 770.000 habitants.
- La population et l'économie arrêtent de croître, ce qui allège la pression sur le trafic et le logement, les systèmes de santé et d'éducation, l'environnement et l'eau. La pénurie de compétences manuelles et low-tech est résorbée par des vagues de formations techniques, la poly-activité combinant services et travail manuel, en PME ou à domicile, devient la norme. Tout se rapproche et se simplifie.
- Les niveaux de salaires, des pensions et la couverture sociale stagnent, après une profonde transformation du système, l'écart entre les plus riches et les plus pauvres s'estompe et le plus grand nombre vit bien avec moins et dans les limites de ses moyens.
- La digitalisation et les technologies sont au service du vivant, la place financière est « verte foncée », le mix énergétique est diversifié et décentralisé. Le fret aérien s'est réduit au profit du transport fluvial et par rail. Le dernier km est assuré par la cyclo-logistique urbaine.
- Puisque tous les pays agissent ensemble, avec l'Union européenne parmi les leaders mondiaux, le réchauffement climatique ne dépasse pas +2°C. La réindustrialisation circulaire, la diversification énergétique et l'économie du partage en Grande Région visent une croissance qualitative mesurée par le PIBien-être bio-régional.
- L'adaptation aux extrêmes climatiques, à l'érosion de la biodiversité et à la raréfaction des ressources se fait par un programme populaire de réhabilitation environnementale et de réapprentissage artisanal et technique et des investissements dans les infrastructures vertes.
- Le Luxembourg recourt largement à la démocratie participative au sein d'une Grande Région où les collectivités territoriales ont plus de poids et au sein d'une Union européenne plus petite et plus agile, connaissant moins de résistance interne, et qui devient leader mondial de la transition écologique.

Scénario 3 : Optimisme techno-digital

Le scénario de l'innovation technologique sans changement comportemental

- Nous sommes en 2050, le Luxembourg compte 1,2 million d'habitants.
- Les marchés du logement et de l'emploi sont très précarisés. Bien que la construction soit standardisée et numérisée pour construire plus vite et réduire les coûts, les prix du logement repoussent les travailleurs au-delà des frontières. Le système éducatif est entièrement digitalisé, privatisé, taillé sur l'individu et focalisé sur le numérique et la finance. La pénurie de compétences high tech et digitale est résorbée par la virtualisation du marché du travail, avec des salariés partout dans le monde et un travail effectué à toutes heures.
- La poursuite de la croissance quantitative au niveau national (PIB +4,5%/an) permet un relatif équilibre des caisses de pensions et de sécurité sociale.
- La mondialisation continue de régir les relations internationales, et la concurrence entre pays, notamment pour l'accès aux ressources, est rude et parfois polarisante. Cela a des conséquences sur la gouvernance, avec une flambée des populismes qui affaiblissent l'UE. On cherche en conséquence à trouver des nouvelles solutions digitales à cette gouvernance privatisée, tel que l'emploi de l'IA.
- L'intensification technologique, financée par la place financière luxembourgeoise, est au service de l'efficience, au prix d'une plus grande surveillance et d'une exposition aux cyberattaques. De beaux progrès sont fait en health tech et l'espérance de vie de certains se rallonge. La digitalisation vise à dématérialiser, décarboner et réduire la dépendance v.-à-v. de la main d'oeuvre non-résidente qui reste importante.
- Le réchauffement dépasse +2°C. La géo-ingénierie et les infrastructures grises sont les moyens utilisés pour faire face au changement climatique, ce qui plombe les budgets. La géo-ingénierie n'ayant pas de gouvernance universelle et représentative, certains pays, et même des individus très riches, font cavalier seul, avec des effets secondaires souvent incertains et irréversibles ou néfastes pour d'autres pays et populations.

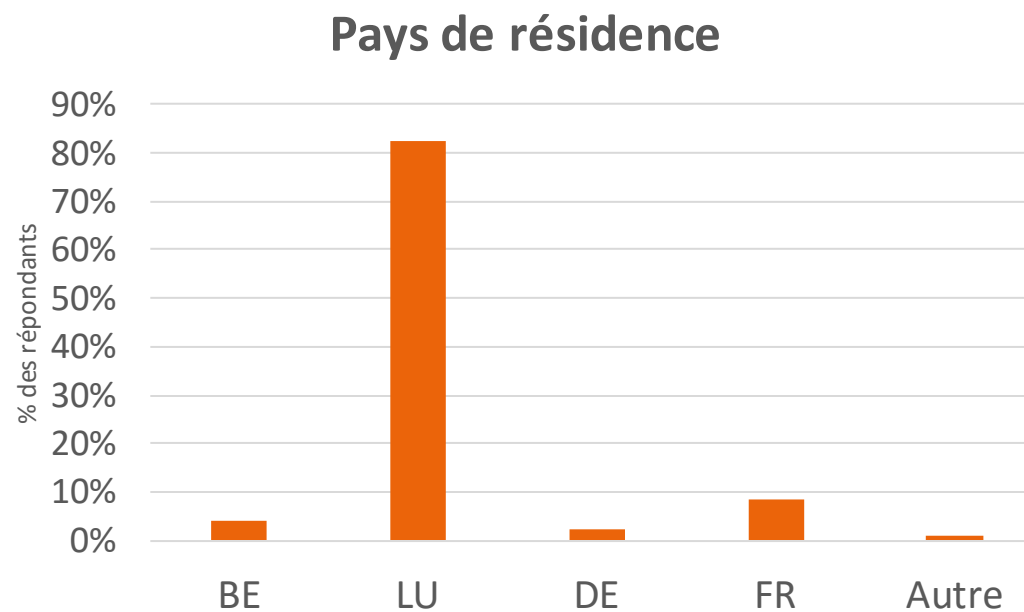
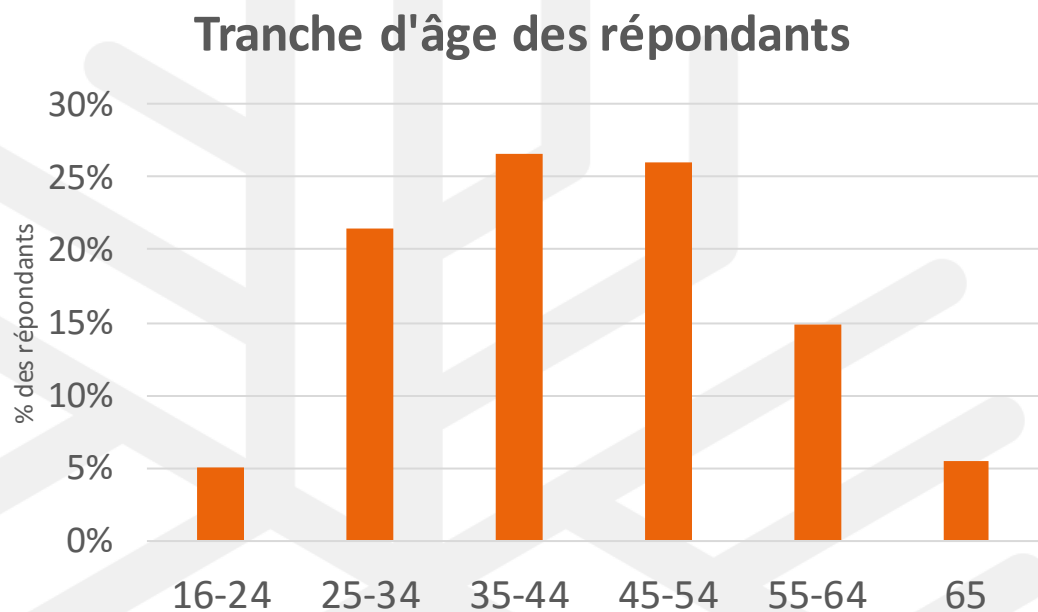
4. Résultats Campagne Publique

Enquête par questionnaire

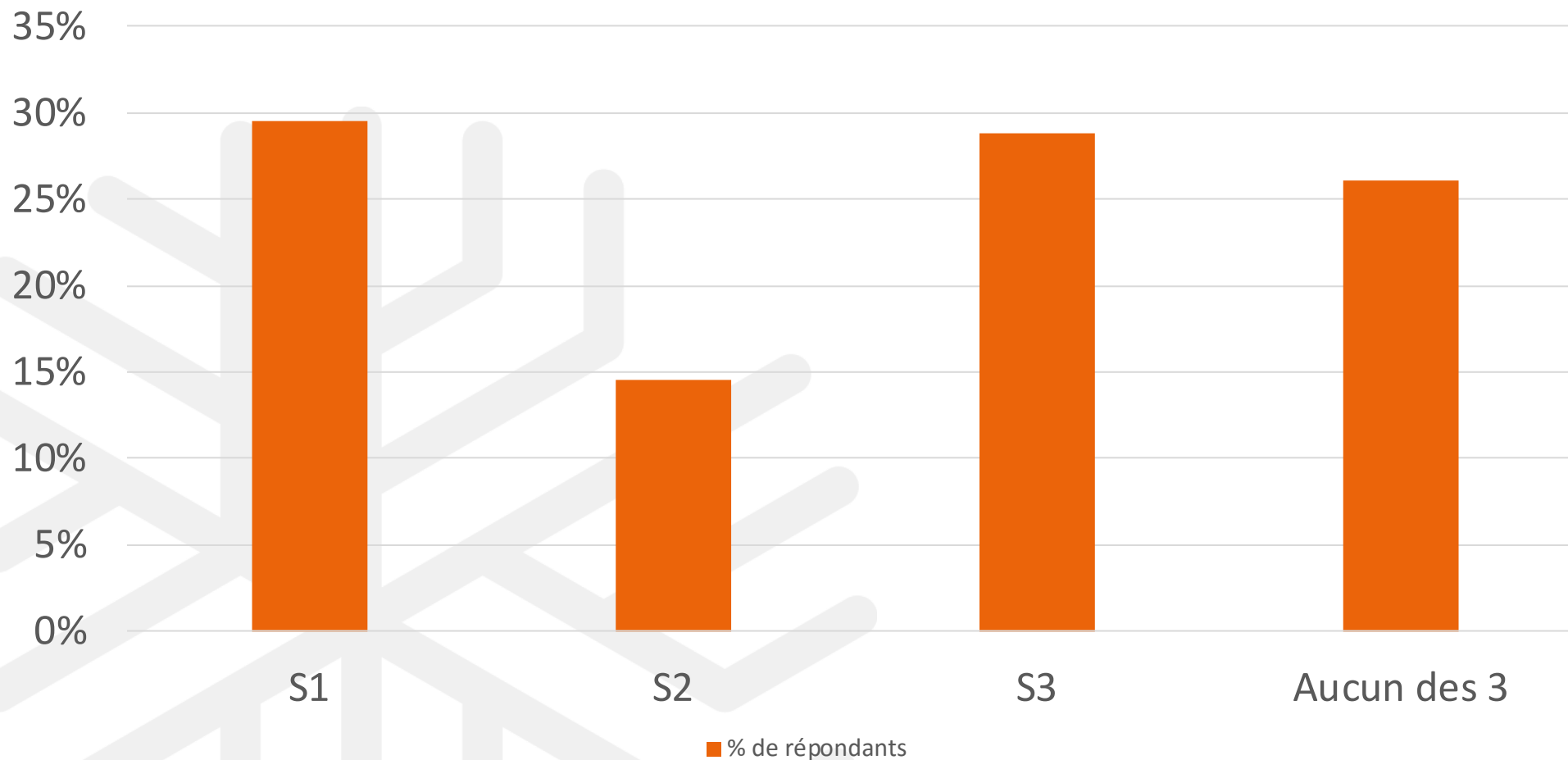
02.12.22-16.01.23

Qui sont les répondants?

- 641 répondants au 18.01.23



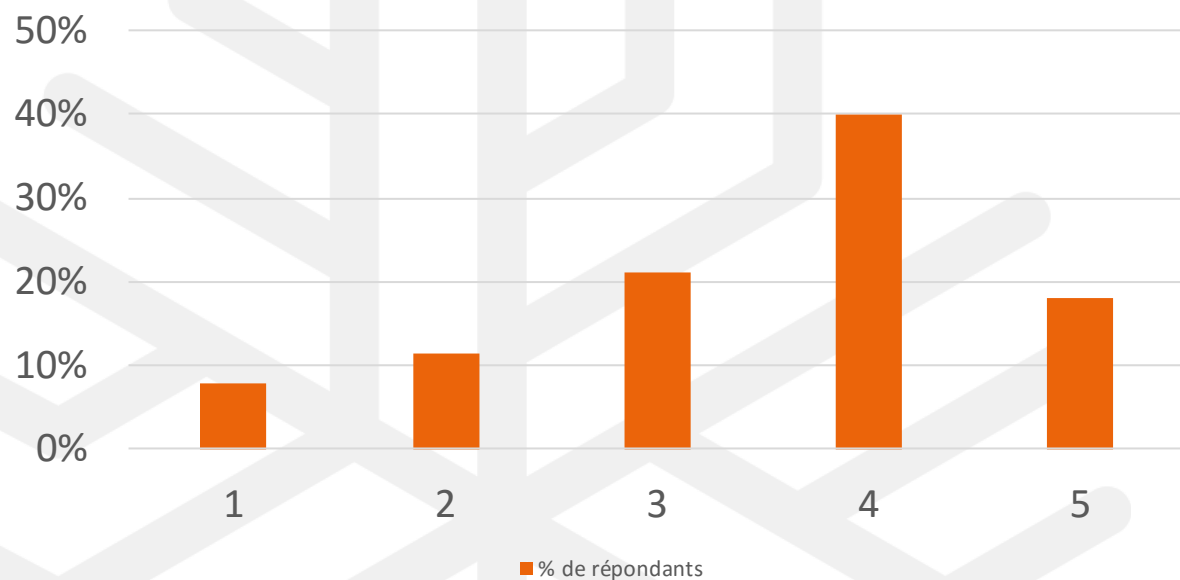
Pour quel scénario l'économie luxembourgeoise est-elle bien préparée?



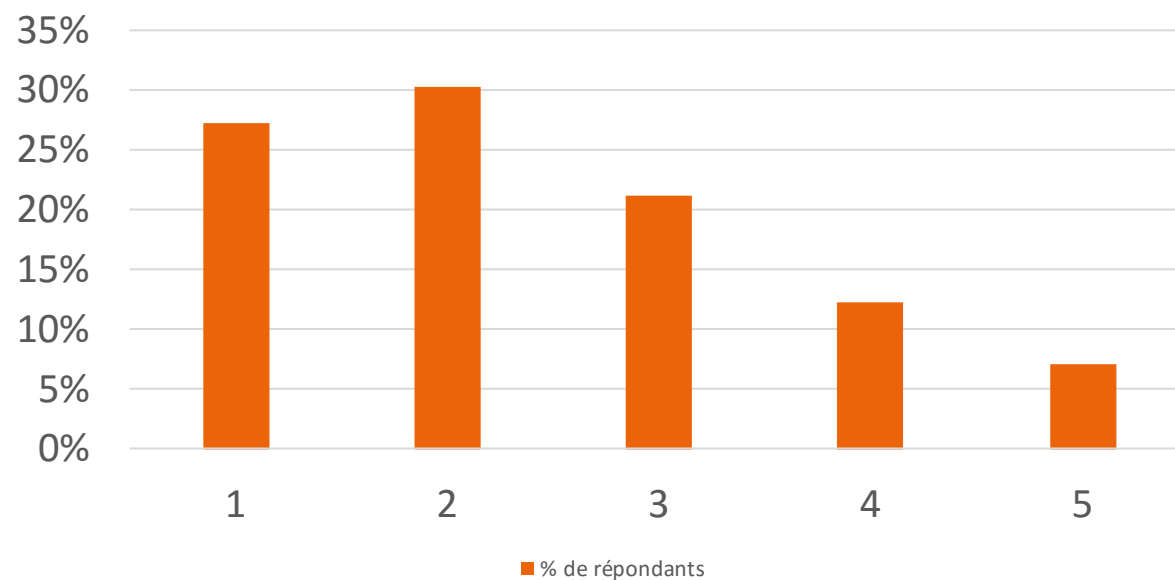
4. RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE PUBLIQUE

Comment évaluez-vous le scénario S1/S2/S3 sur une échelle de 1 à 5 pour l'économie du Luxembourg en 2050? (1 = le moins et 5 = le plus réaliste)

Évaluation du scénario 1: Somnambule socio-économique



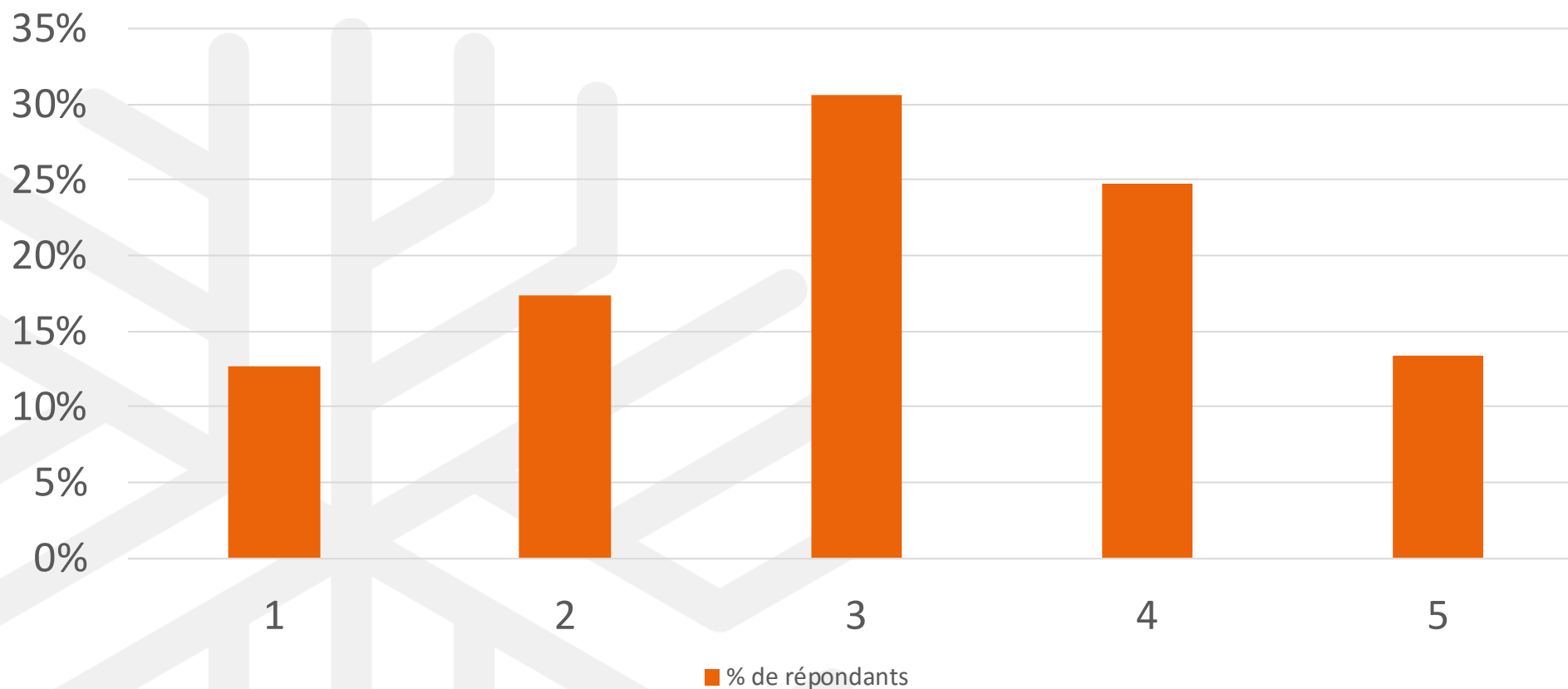
Évaluation du scénario 2: Circularité bio-régionale



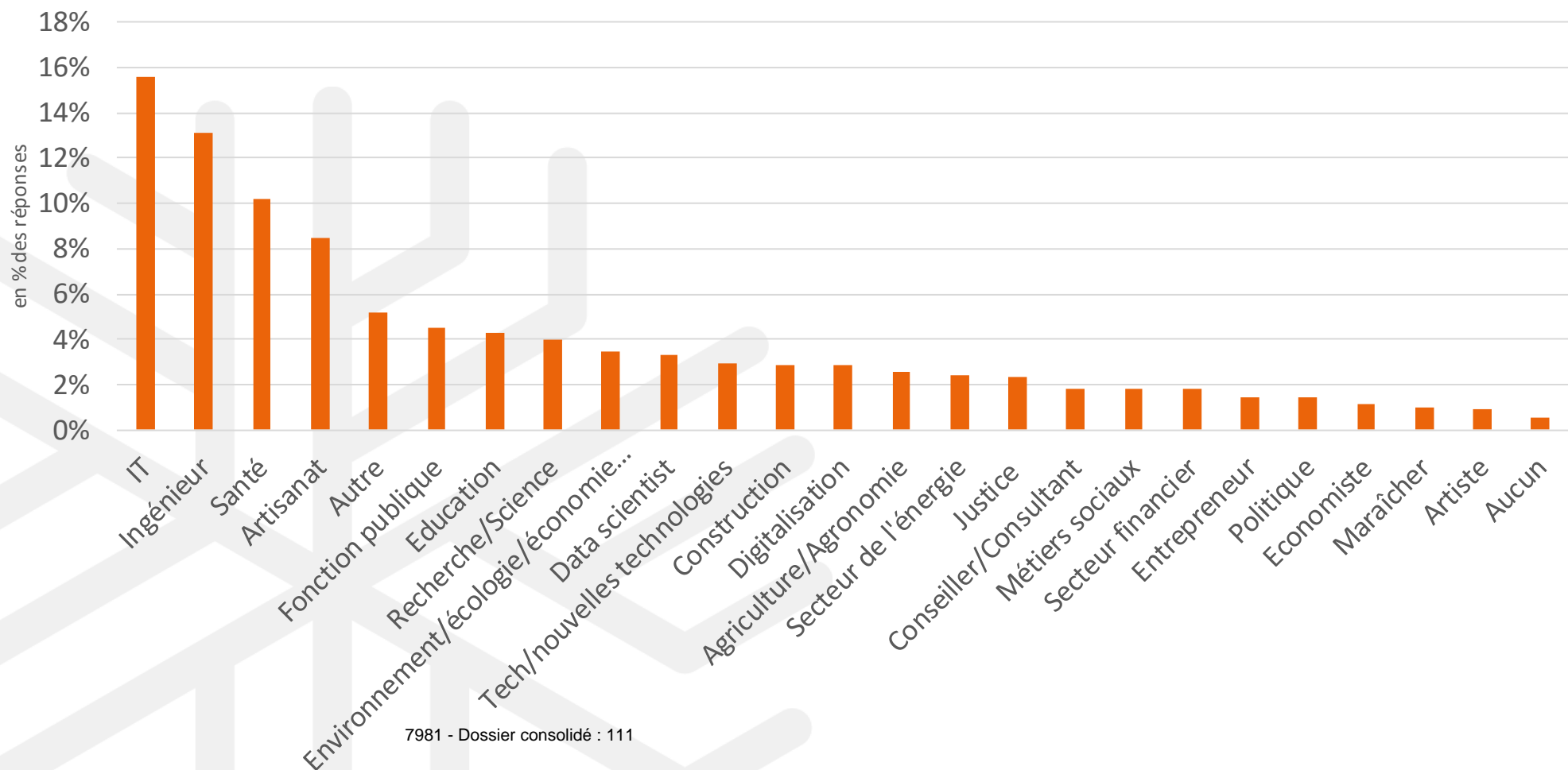
4. RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE PUBLIQUE

Comment évaluez-vous le scénario S1/S2/S3 sur une échelle de 1 à 5 pour l'économie du Luxembourg en 2050?
(1 = le moins et 5 = le plus réaliste)

Évaluation du scénario 3: Optimisme techno-digital

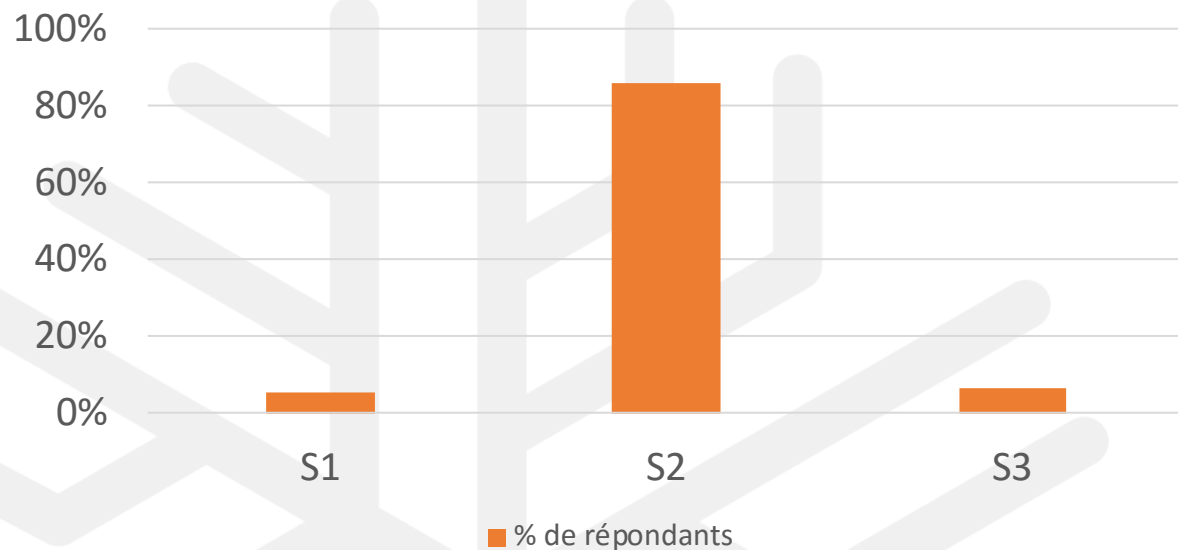


Quel métier/ emploi verriez-vous comme étant une bonne idée dans tous les scénarios ?

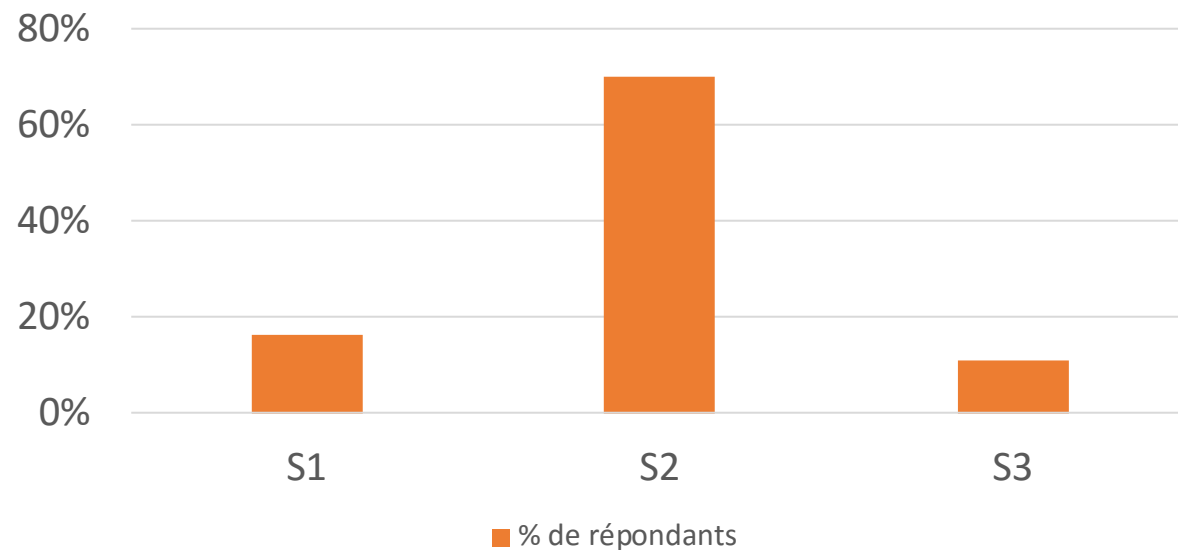


Quel scénario respecte le plus les limites?

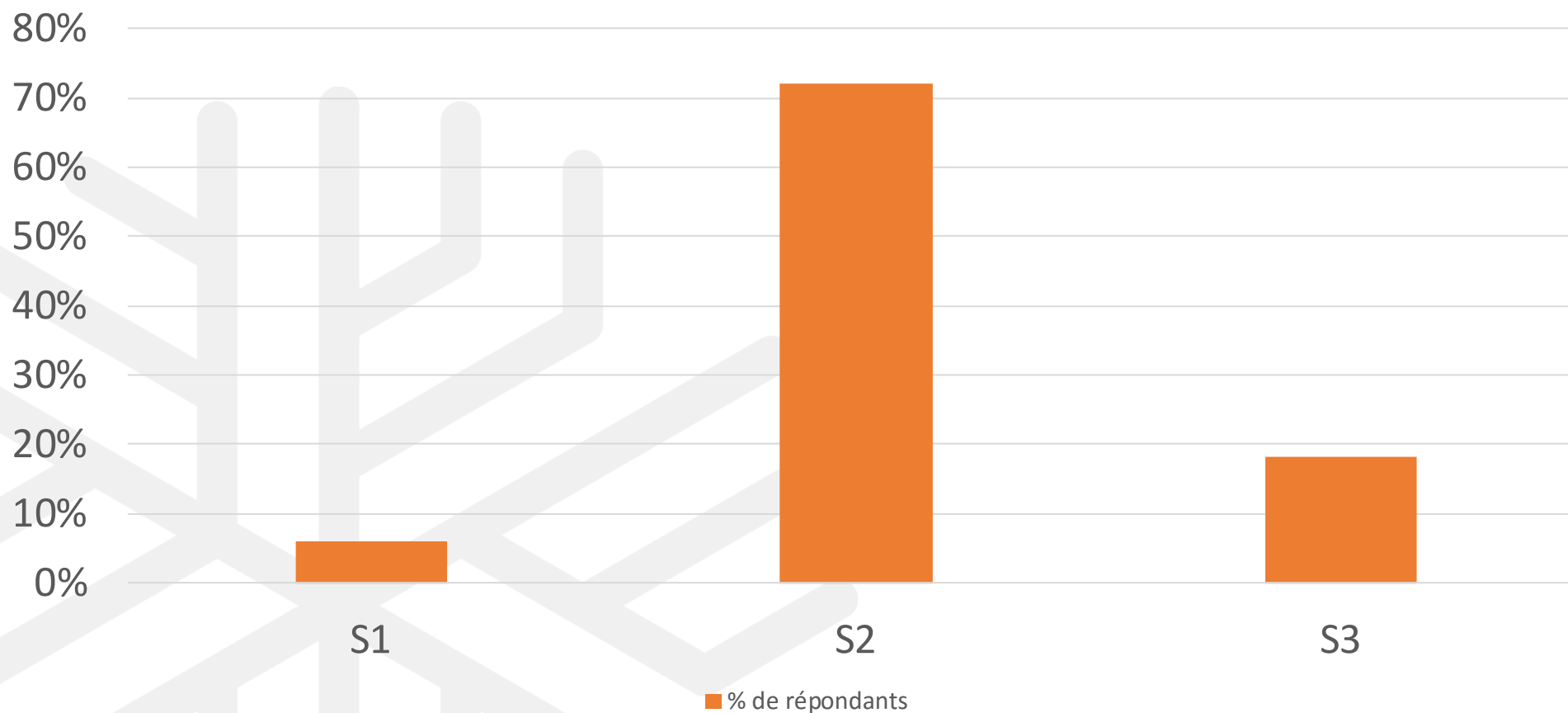
Quel scénario respecte le plus les limites biophysiques ?



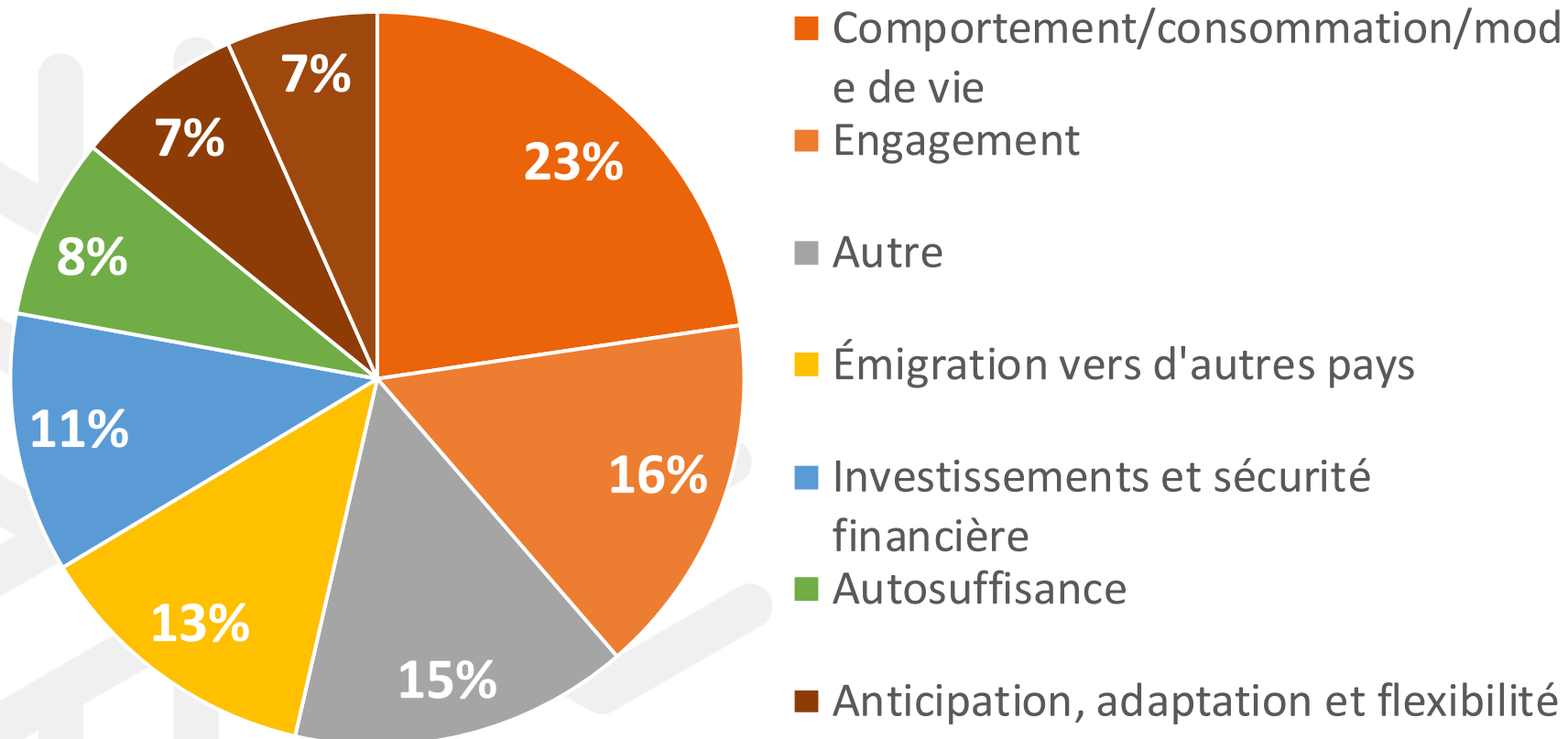
Quel scénario respecte le plus les nécessités sociales ?



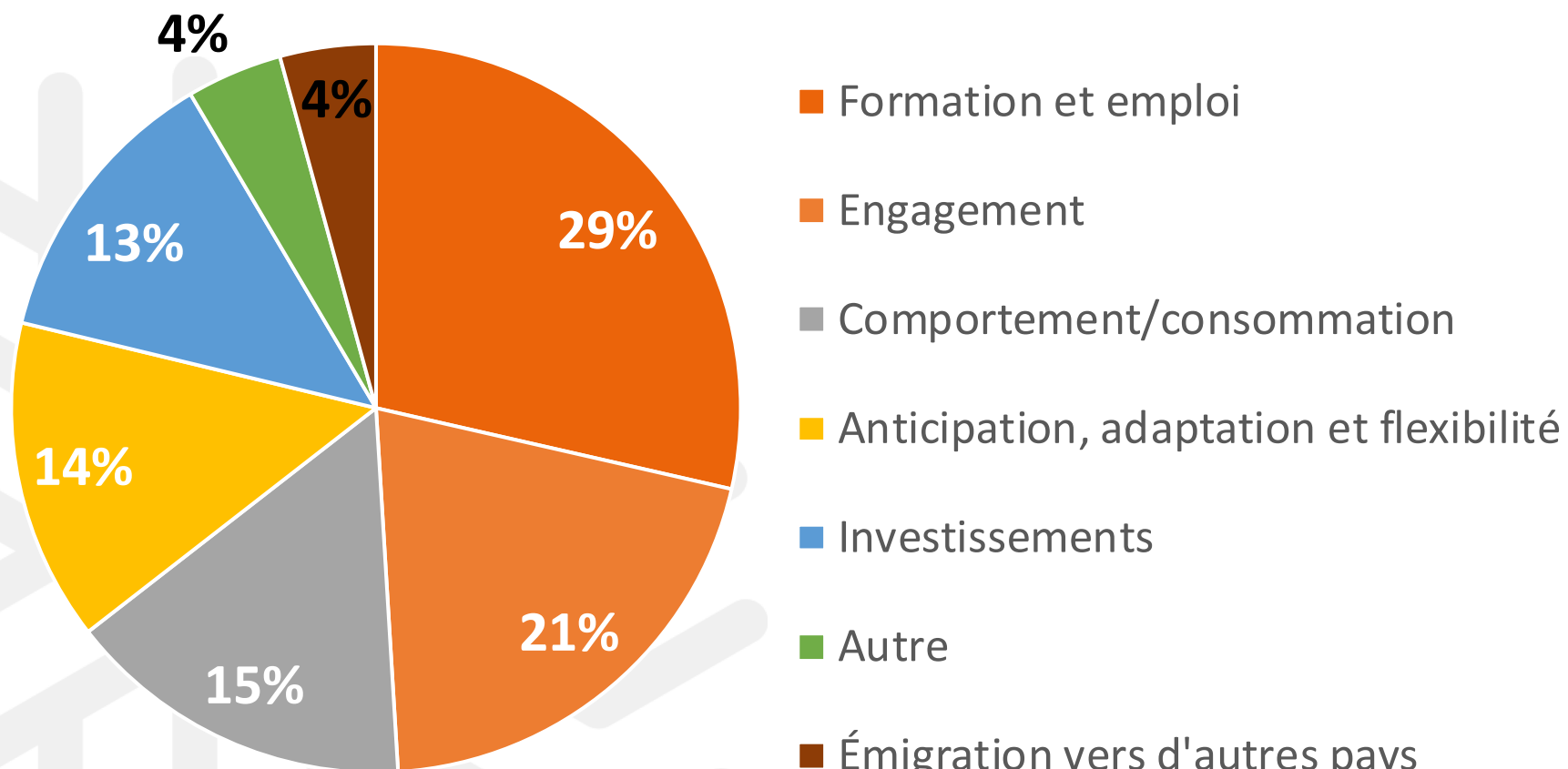
Nous sommes en 2022. Quel scénario souhaiteriez-vous voir se réaliser en 2050 ?



Nous sommes en 2050. L'un des scénarios, ou un mélange de ces scénarios, s'est réalisé. Que faites-vous pour parer à ce qui vous semble être la pire des menaces?



Nous sommes en 2050. L'un des scénarios, ou un mélange de ces scénarios, s'est réalisé. Que faites-vous pour saisir ce qui vous semble être la meilleure des opportunités ?



7981 - Dossier consolidé : 115

5. Quelques pistes pour la vision stratégique économique

Critères pour la vision stratégique

- Focus sur ce qui est pertinent pour **l'ÉCONOMIE**
- Répondre aux **3 scénarios**: retenir une vision stratégique **qui est robuste** quel que soit l'avenir économique
- Tenir compte des **réalités** biophysiques et des **besoins** sociaux
- Approche **systemique**: l'ensemble devra tenir
- **Visionnaire** et en même temps **concret**

Éléments de vision:

1. Tourner l'anticipation en avantage économique comparatif
2. Intensifier les efforts actuels pour faire de l'environnement, de l'énergie et du climat, un plan d'industrialisation compétitive
 - Réduire la demande en énergie finale, en matériaux, en espace, en eau
 - Sécuriser l'accès, à prix abordables et à long terme, à l'énergie, aux matériaux, à l'eau
 - Booster l'économie circulaire
3. Concilier les transitions digitale, écologique et sociale
4. Investir massivement dans une économie de la résilience
5. Stimuler la gouvernance internationale de biens publics globaux
6. Simplifier les procédures et raccourcir les chemins
7. Adapter la santé aux nouveaux défis, un business case

6. Prochaines étapes

Alignement des travaux du Groupe de travail avec:

- Campagne citoyenne ECO2050 (2023), Ministère de l'Économie
- Rifkin (2016), Ministère de l'Économie
- Klima-Bürgerrot (2022), Ministère d'État
- Vision industrielle 2040, Ministère de l'Économie
- PNEC et PDAT 2050, Ministère de l'Environnement, Climat, Développement durable et Ministère de l'Énergie et Aménagement du territoire

Scénarios & vision ECO2050

1. **Déclinaison d'indicateurs ECO2050:** suivis des scénarios & vision
2. **Articulation IND2040:** trajectoires de l'industrie du future
3. **Étude RISK2050:** vulnérabilité biophysique de l'économie
4. **Étude SOC2050:** désirabilité du changement sociétal
5. **Diffusion ECO2050:** mardi **28.03.23**, Présentation publique ECO2050 & **26-27.09.23**, Conférence publique Luxembourg Stratégie 2023
6. **Application ECO2050 :** amélioration, adaptation voire révision des stratégies économiques particulières
7. **Bilans énergie/matière ECO2050**
8. **Actualisation ECO2050 :** révision régulière des scénarios & vision

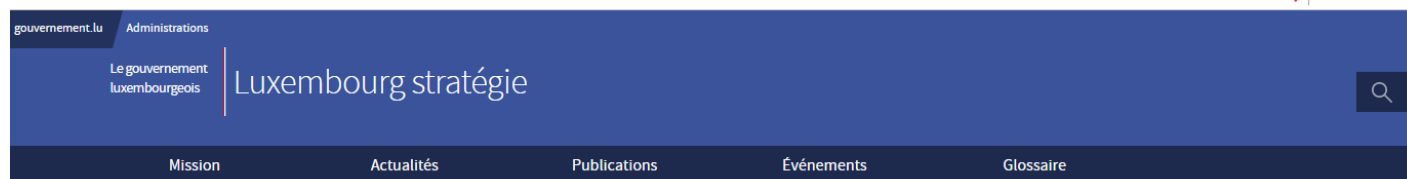
Agenda 2022-2023

2022 Q2	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1
<p>1^{er} Comité interministériel 2022, 22.04.22</p> <p>Entretiens décideurs, mai 2022</p> <p>GT1 Scénarios, 02.06.22</p>	<p>GT2 Scénarios, 07.07.22</p> <p>Fresque Climat, 12.07.22</p> <p>GT1 CEOs, 14.09.22</p> <p>Fresque Biodiversité, 15.09.22</p> <p>GT3 Scénarios, 29.09.22</p>	<p>2nd Comité interministériel 2022, 07.10.22</p> <p>Présentation Scénarios, Conférence 2022, 17-18.10.22</p> <p>Fresque numérique, 03.11.22</p> <p>GT4 Scénarios & Vision, 10.11.22</p> <p>Début campagne publique, 02.12.22</p> <p>Rencontre SYVICOL, 05.12.22</p> <p>1^{er} Débat citoyens-ministre, 14.12.22</p>	<p>Fin campagne publique, 09.01.23</p> <p>2nd Débat citoyens-ministre, 16.01.23</p> <p>GT5 Vision, 19.01.23</p> <p>Commission économique CHD, 02.02.23</p> <p>GT2 CEOs, 03.02.23</p> <p>GT6 Scénarios & Vision, 23.02.23</p> <p>Rencontre communes-ministre, 28.02.23</p> <p>1^{er} Comité interministériel, 03.03.23</p> <p>Présentation finale Scénarios & Vision, 28.03.23, 9h30-12h30, Grand Auditoire, Maison du Savoir (Esch-Belval)</p>

Pour plus d'informations...

luxstrategie.gouvernement.lu

linkedin.com/company/luxstrategie/



Qui sommes-nous ?

Luxembourg Stratégie est la direction de **prospective stratégique** du ministère de l'Économie. Etablie fin 2020, elle approfondit et étend l'approche collaborative initiée en 2016 avec l'étude stratégique de long terme sur la Troisième Révolution Industrielle ('processus Rifkin' ou 'TIR2050').

Attributions

Luxembourg Stratégie est chargée d'études de prospective (*foresight studies* ou *Zukunftstudien*). La prospective stratégique (*strategic foresight* ou *strategische Vorausschau*) consiste à explorer, anticiper et objectiver les futurs émergents et possibles afin de mieux prendre les décisions stratégiques aujourd'hui qui permettent d'enclencher, de façonner et de rendre résilientes les transformations souhaitées à long-terme. Luxembourg Stratégie contribue (i) à renforcer la cohérence des stratégies sectorielles du ministère de l'Économie entre elles et avec celles des autres ministères qui impactent l'économie et (ii) à transformer l'économie du pays vers plus de compétitivité et plus de résilience pour les décennies à venir.

[Lire la suite](#)



Ministère de tutelle

- Ministère de l'Économie

Ministre

- Franz Fayot

©SIP / Yves Kortum





07



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 12 janvier 2023

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal du 1^{er} avril 2021, des deux réunions du 20 octobre, de la réunion du 27 octobre ainsi que celles du 17 novembre et du 16 décembre 2022
2. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
 - Rapporteur : Madame Lydia Mutsch
 - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. Dossiers européens
 - a) Tour d'horizon par Monsieur le Ministre de l'Economie
 - b) COM(2022)459 – Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant un instrument du marché unique pour les situations d'urgence et abrogeant le règlement (CE) n° 2679/98 du Conseil
 - Contrôle du respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité (Date d'expiration du délai de contrôle : 15 janvier 2023)
 - c) Programme de travail de la Commission européenne pour l'année 2023
 - Détermination des sujets prioritaires pour la présente commission (suite à la demande de la commission en charge des Affaires européennes)
4. Divers (ordre du jour de la prochaine réunion)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, Mme Simone Beissel, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Gusty Graas, remplaçant M. André Bauler, M. Claude Lamberty, remplaçant M. Guy Arendt, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie

M. Steve Fritz, M. Tom Theves, Mme Joana Quiaios, du Ministère de l'Economie

M. Georges Sold, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Sven Clement, M. Roy Reding, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal du 1^{er} avril 2021, des deux réunions du 20 octobre, de la réunion du 27 octobre ainsi que celles du 17 novembre et du 16 décembre 2022

Les projets de procès-verbal susmentionnés sont approuvés.

2. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président estime que l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 13 décembre 2022 est de nature à pouvoir procéder à la rédaction d'un projet de rapport. Elle s'enquiert si d'autres observations s'imposent.

Madame le Rapporteur signale qu'elle présentera son projet de rapport prochainement.

3. Dossiers européens

a) Tour d'horizon par Monsieur le Ministre de l'Economie

Monsieur le Ministre rappelle qu'il juge nécessaire que la présente commission, dont la majeure partie de son travail législatif consiste dans la transposition de textes européens, s'intéresse régulièrement à ce qui se prépare au niveau européen et plus précisément au sein du Conseil « Compétitivité ».

Renvoyant aux élections européennes qui auront lieu en mai 2024, Monsieur le Ministre donne à considérer que l'actuelle Commission européenne œuvre désormais dans cette phase de son mandat où ses dernières initiatives sont encore susceptibles de passer la procédure législative européenne et d'entrer en vigueur.

Monsieur le Ministre poursuit en expliquant les attributions et le fonctionnement pratique du Conseil « Compétitivité », tout en rappelant que le 1^{er} janvier 2023, la Suède a repris la présidence du Conseil pour le semestre en cours.

Monsieur le Ministre rappelle que le dernier semestre a été caractérisé par des avancées substantielles dans plusieurs dossiers relevant de la compétence du Conseil « Compétitivité » – comme le « *Digital Services Act* » et le « *Digital Markets Act* », dispositifs que l'orateur qualifie comme « *wegweisend* », également pour le reste du monde, en ce qui concerne la gouvernance de l'internet. Le dernier semestre a également permis de négocier un accord dans un autre dossier important, celui de la réforme et la modernisation de la directive sur la sécurité générale des produits. Dans le dossier de la proposition de directive visant les chaînes d'approvisionnement, la « *Corporate Sustainability Due Diligence Directive* » (CSDDD), un compromis a également pu être trouvé au sein du Conseil, les trilogues avec le Parlement pourront être lancés dès que ce dernier aura adopté son avis en première lecture.

Des progrès sont, en outre, à signaler concernant le « *European Chips Act* », une initiative que l'orateur qualifie de stratégique d'un point de vue géopolitique. Les semi-conducteurs étant la composante clef du numérique et partant de toute politique de digitalisation, il s'agit d'accroître les capacités de l'Union européenne dans ce domaine afin d'atteindre une certaine autonomie. Les trilogues avec le Parlement européen débiteront au printemps 2023.

En réaction au « *Inflation Reduction Act* » (IRA) des Etats-Unis, il y a lieu de s'attendre à brève échéance à une série de propositions de la Commission européenne.

Monsieur le Ministre souligne que, contrairement à sa désignation, ladite initiative législative américaine n'a pas pour objet principal de freiner l'inflation, mais d'investir massivement dans l'établissement d'une infrastructure dite « verte » et ceci dans un esprit manifestement protectionniste. Les investissements prévus avoisinent ainsi les 350 milliards de dollars US. En réaction, le commissaire européen pour le marché intérieur, Monsieur Thierry Breton, vient d'annoncer un « *Clean Tech Act* » européen, dont les contours restent à préciser.

De manière générale, il y a lieu de constater que le travail de l'actuelle Commission européenne a été et est très largement marqué par la réaction à des crises en série – pandémie du Covid-19, flambée de l'inflation, guerre en Ukraine et pénurie d'énergie.

La présidence suédoise s'est quant à elle fixée trois priorités :

- 1) élargir l'autonomie stratégique de l'Union européenne ;
- 2) promouvoir la durabilité ;
- 3) approfondir le marché intérieur.

Ce dernier point, un **marché intérieur** fonctionnant sans entraves, constitue traditionnellement une des priorités de la politique économique du Luxembourg, voire, en général, des « petits » Etats membres. La Suède a reconnu l'atout majeur que constitue un marché unique européen s'il s'agit, par exemple, de parvenir à une plus grande autonomie stratégique de l'Union européenne et une économie organisée de manière plus durable. Le

Luxembourg ne peut que saluer cette priorité avancée par la Suède et rappeler qu'il s'agit d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'agir contre des pratiques comme les restrictions territoriales de vente ou le « *geoblocking* ». Les récentes crises ont montré avec acuité que même les acquis actuels en matière de libre circulation peuvent être remis en question du jour au lendemain par les Etats membres, ce qui a amené la Commission européenne à proposer le règlement qui sera examiné ultérieurement lors de la présente réunion (voir *infra*). Le Luxembourg a toutefois du mal à accepter le dispositif dans sa teneur actuelle.

En ce qui concerne l'extension de l'**autonomie stratégique** de l'Union européenne, l'« *European Chips Act* », déjà évoqué, est un des éléments concrets déjà proposés. Il prévoit un investissement dans le secteur des semi-conducteurs d'environ 145 milliards d'euros. C'est ainsi que l'Union européenne veut parvenir, jusqu'en 2030, à une part du marché mondial des semi-conducteurs se situant entre 10 à 20 %. Il s'agit d'un projet qui ressemble à ces projets paneuropéens dits « IPCEI »¹, dans lesquels le Luxembourg a comme principal intérêt que des petites et moyennes entreprises et la recherche appliquée au Luxembourg aient également accès aux fonds européens prévus pour l'objectif politique respectif. Monsieur le Ministre déplore que, compte tenu des exigences et de la complexité de la procédure, il ne soit pas évident que des projets émanant de petits Etats membres aient une chance d'être retenus. En général, les grandes entreprises ou grands groupes industriels et les grands Etats membres accaparent la majeure partie des fonds mis à disposition.

Un autre texte important dans ce contexte est le « *Critical Raw Materials Act* ». Il sera prochainement présenté par la Commission européenne. Sont notamment visées des matières premières jugées stratégiques, comme le lithium, cobalt ou nickel, car elles sont indispensables pour réaliser la transition énergétique et digitale de l'économie européenne.

La seconde priorité de la présidence suédoise est de promouvoir la **durabilité**. Ceci se traduira par les travaux concernant la proposition de la Commission européenne qui vise la réglementation dite « *Eco Design* ». Celle-ci a pour ambition d'inscrire le principe de la durabilité dans tous les produits et durant tout leur cycle de vie. Le Luxembourg a un intérêt particulier dans ce dossier. En effet, la Commission européenne s'est inspirée du « *Product Circularity Data Sheet* » (PCDS), développé par le Grand-Duché. Celui-ci vise à permettre d'indiquer de façon digitale la composition exacte de produits. La procédure de normalisation internationale du PCDS est en cours (norme ISO). Il a servi de modèle pour le passeport de produits proposé par la Commission européenne, passeport qui sera un élément clef pour permettre la circularité dans les processus industriels. En veillant à adapter le PCDS au futur passeport de produits numérique européen, le Luxembourg disposera d'un certain avantage compétitif. D'ores et déjà des groupes industriels internationaux² s'intéressent activement à cette potentielle nouvelle norme internationale développée au Luxembourg. Il y a lieu d'admettre qu'un accord au niveau du Conseil concernant cette proposition pourra encore être trouvé sous la présidence suédoise.

¹ *Important Projects of Common European Interest*.

² L'orateur cite, à titre d'exemple, le groupe IKEA.

Un pendant à cette dernière proposition est la proposition de directive pour une consommation durable. Les modifications proposées visent une meilleure information des consommateurs concernant la durabilité et la réparabilité des produits. L'objectif est de prolonger la durée de vie des produits vendus. L'obsolescence programmée devrait être interdite et les produits devenir, réparables en général. Egalement, les allégations environnementales trompeuses, qualifiées de « *greenwashing* », devraient être interdites.

Une autre proposition de texte en cours, importante selon Monsieur le Ministre, vise à interdire les produits issus du travail forcé sur le marché de l'Union européenne, qu'ils soient importés ou produits dans l'Union. Les autorités des Etats membres seront obligées de retirer pareils produits du marché de l'Union.

Débat :

Répondant à Monsieur Charles Margue, un représentant du Ministère explique que le « **Clean Tech Act** » est, à l'heure actuelle, seulement une proposition dudit commissaire, dispose toutefois de l'appui de la présidente de la Commission européenne. Cette proposition sera précisée en vue du prochain Conseil européen. Il s'agira d'une réunion extraordinaire qui aura lieu les 9 et 10 février prochains.

Suite à une série de questions de Monsieur Marc Spautz, Monsieur le Ministre concède qu'actuellement le Taïwan a une position mondialement dominante en matière de **production de semi-conducteurs** et dispose également d'une avancée technologique indéniable. Compte tenu des risques géopolitiques évoqués, les Etats-Unis sont en train de construire une « *mega-factory* » pour la production de semi-conducteurs afin de réduire leur dépendance dans ce domaine du reste du monde et plus particulièrement de cet Etat insulaire convoité par la Chine. L'approche de l'Union européenne diffère de celle des Etats-Unis. Le « *Chips Act* » vise à permettre à toutes les entreprises de l'Union à participer à cet effort d'investissement. Il n'est donc pas exclu que des entreprises du Luxembourg puissent participer à la production de semi-conducteurs. Le Gouvernement a bien évidemment cette ambition – également en ce qui concerne la recherche appliquée au Luxembourg. Le Ministère de l'Economie plaide donc dans tous les échanges de vues afférents en ce sens – dernièrement encore dans une entrevue avec des représentants de la société us-américaine *Qualcomm*, envisageant d'investir en Europe dont le retard à combler et le rattrapage à réaliser dans ce secteur est évident.

Concernant les sources d'**énergie alternatives**, Monsieur le Ministre renvoie au lancement officiel, hier lors d'une conférence de presse, de *Solarcells S.A.* qui produira sur l'ancien site de production du cigarettier *Heintz van Landewyck* à Hollerich des panneaux photovoltaïques. Il s'agit d'une *joint-venture* d'un groupe luxembourgeois bien établi dans le génie électrique, mécanique et de tuyauterie industrielle³ avec l'entreprise belge *Evocells*. Le Ministère de l'Economie ne peut que saluer cette diversification sensée des activités d'une entreprise luxembourgeoise. Monsieur le Ministre explique que le verre nécessaire pour la production de tels panneaux n'est plus, depuis des années, produit au Luxembourg. L'orateur renvoie à l'ancienne usine de Saint-Gobain à Rodange qui produisait ce type de verre. Il ajoute que la

³ SOCOM S.A.

production de panneaux photovoltaïques a également été identifiée par la Commission européenne comme stratégique. Celle-ci vient de lancer, en décembre 2022, sous forme d'un IPCEI, l'« alliance européenne de l'industrie solaire photovoltaïque » avec comme objectif de rétablir de la capacité de production perdue au profit de la Chine. L'Union européenne encourage ainsi des investissements dans de grandes usines. Elle ambitionne de créer des chaînes de valeur complètes pour l'énergie photovoltaïque en Europe.

Monsieur le Ministre remarque qu'il ignore si une initiative européenne semblable a été lancée dans le domaine de la production de **médicaments** où également de la capacité de production a été abandonnée au profit d'économies émergentes. En tout état de cause, la Commission européenne réalise un *monitoring* constant de plusieurs centaines de produits considérés comme stratégiques. Dès que la situation de l'Union européenne dans tel ou tel domaine donne lieu à des préoccupations, la Commission européenne prend une initiative soit en proposant des achats communs soit en encourageant des investissements dans tel ou tel secteur par une multitude de mécanismes.

Quant aux objectifs atteints en matière de **sobriété énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre**, Monsieur le Ministre concède que l'arrêt temporaire de la production de *Guardian* a fortement contribué à ce que lesdits objectifs aient pu être atteints et dans une bien moindre mesure également les problèmes de l'usine de *Liberty Steel*. Toujours est-il que les efforts de l'industrie en général de parvenir à un emploi encore plus efficient de l'énergie a aidé le Grand-Duché à atteindre ses objectifs. Le nouveau four avec son système d'*oxyfiring*, installé par *Guardian*, en est un exemple. Monsieur le Ministre rappelle que ces investissements sont soutenus par le Gouvernement.

(En raison d'une contrainte d'agenda, Monsieur le Ministre doit quitter la réunion suite à ce point.)

b) COM(2022)459 – Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant un instrument du marché unique pour les situations d'urgence et abrogeant le règlement (CE) n° 2679/98 du Conseil

- Contrôle du respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité (Date d'expiration du délai de contrôle : 15 janvier 2023)

Madame le Président précise que la proposition sous rubrique, déjà évoquée antérieurement, a été renvoyée à la présente commission afin qu'elle vérifie le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Elle s'interroge si le Grand-Duché a des alliés parmi les autres Etats membres dans ce dossier.

Répondant à Madame le Président, le représentant du Ministère de l'Economie explique qu'il est, en ce qui concerne ledit contrôle, improbable et compliqué de parvenir au nombre d'avis motivés nécessaires pour que la Commission européenne soit obligée à prendre une décision motivée (maintenir, modifier

ou retirer sa proposition – procédure du « carton jaune »)⁴ voire même à réexaminer sa proposition⁵. En effet, les Etats membres principalement préoccupés par cette proposition sont ces Etats qui dépendent fortement du marché unique intérieur – donc les petits et moyens Etats membres. La réalité vécue par les Etats à grandes surfaces territoriales est différente et partant, leur sensibilité à cette problématique faible et plutôt théorique. Toujours est-il que la conception de cette proposition est telle que même ses plus fervents adeptes constatent qu'elle est à retravailler. Il est ainsi peu probable qu'elle passera la procédure législative endéans les six mois. Tandis que le principe même de ce dispositif est appuyé par la plupart des délégations nationales, chacune d'elles a des difficultés dans le détail, difficultés qui, en plus, diffèrent suivant les délégations respectives.

Madame le Président invite la représentante du Ministère de l'Economie à présenter ladite proposition plus en détail et surtout d'expliquer davantage les points problématiques pour le Grand-Duché.

La représentante du Ministère de l'Economie rappelle que le Luxembourg défend traditionnellement des initiatives européennes visant à parfaire le marché unique. A priori, la présente initiative devrait donc rencontrer son accord. Toutefois, à lire disposition par disposition, il y a lieu de constater que ce dispositif ne résoudra pas les problèmes et risques rencontrés par le Grand-Duché, lors de la phase initiale de la pandémie par exemple. Le *Single Market Emergency Instrument*, dit SMEI, a pour objet de constituer une boîte à outils à laquelle l'Union européenne pourra recourir en temps de crise dans le but de préserver la libre circulation des biens, services et personnes.

Le SMEI a trois bases légales différentes. Il se fonde notamment sur l'article 114 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), article qui prévoit la prise de mesures rapprochant le cadre légal et administratif des Etats membres dans le but d'établir et de faire fonctionner le marché intérieur de l'Union.

Ladite boîte à outils est ouverte en cas de « crise ». Or, la définition même de cette notion,⁶ proposée par le SMEI, n'est pas précise et soulève de nombreuses interrogations. Ainsi, par exemple, la plupart des pénuries qui affectent les chaînes de valeur ne sont précisément pas inattendues et soudaines, mais se développent au fil du temps.

L'oratrice souligne que jusqu'à présent, la Commission européenne n'a ainsi pas pu donner des exemples de situations dans lesquelles le recours au SMEI s'imposera, sauf celui d'une invasion de sauterelles.

L'oratrice poursuit en expliquant l'approche en trois phases prévue par la proposition de règlement :

⁴ Pour ce cas de figure, les avis motivés rendus doivent représenter au moins un tiers du total des voix attribuées aux parlements nationaux. La Chambre des Députés dispose de deux voix (dans un système parlementaire bicaméral, chaque chambre a une voix). Ce seuil est d'un quart des voix seulement lorsqu'il s'agit d'initiatives législatives dans le domaine de la justice, de la liberté et de la sécurité.

⁵ « Procédure du carton orange », lorsque la majorité des voix des parlements nationaux a exprimé un avis motivé.

⁶ Article 3, point 1. : « un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union ; ».

- 1) Phase « verte » – absence de crise ou de risque de crise, mais où la Commission européenne prescrit aux Etats membres de surveiller le marché et de mettre en place les dispositifs nécessaires à la gestion de crise et à la coopération, y compris avec les entreprises ;
- 2) Phase « orange », dite « mode vigilance » – la Commission européenne constate qu'il y a une menace d'une crise. Les Etats membres sont dès lors obligés d'établir une liste des acteurs économiques clefs dans le secteur en crise et d'inviter ces entreprises à fournir des informations sur la disponibilité de produits « *crisis-relevant* ». Ces informations sont à communiquer à la Commission européenne. Sur base de ces informations, la Commission peut alors exiger que les Etats membres constituent des réserves stratégiques du produit en question avec des objectifs quantitatifs définis pour chacun d'eux. Lorsque ces réserves s'avèrent insuffisantes en temps de crise, la Commission peut en recommander une distribution ciblée ;
- 3) Phase « rouge », dite « mode d'urgence ». C'est la Commission européenne qui propose au Conseil de déclencher le mode d'urgence. Durant cette phase, toute une série de pratiques sont interdites, comme les « *export bans* », des interdictions d'exportations intra-Union européenne de produits « *crisis-relevant* », toute discrimination entre des citoyens et travailleurs en fonction de leur nationalité, des restrictions de personnes travaillant dans la production de « *crisis-relevant goods* », le blocage de transports de passagers, les refus sélectifs d'accès au marché national de produits issus de certains Etats membres etc..

Afin de déterminer la nécessité de déclencher l'une ou l'autre phase, la Commission européenne prévoit l'instauration d'un comité consultatif, composé de représentants des Etats membres et de la Commission européenne.

De manière générale, on se doit de constater que la procédure prévue, avec ces multiples instances, est lourde et bureaucratique. On peut donc douter qu'elle soit adaptée à une situation de crise.

L'aspect le plus problématique pour le Luxembourg est pourtant que le dispositif prévoit de manière explicite de très larges exceptions aux pratiques interdites d'office durant la phase rouge, voire notamment au principe de la libre circulation au sein du marché intérieur consacré par les Traités. Ainsi, quoique les Etats membres seront obligés de notifier à la Commission leurs projets de mesures qui ont pour objet de restreindre la libre circulation des biens, des services et des personnes – mesures qui sont contraires aux Traités – cette notification n'empêche pas l'adoption de la mesure. Ce n'est qu'après un certain délai, que la Commission européenne pourra constater et prouver qu'une telle mesure est incompatible avec le droit de l'Union européenne et exiger son retrait par l'Etat membre en question. Ce constat peut mener à une procédure d'infraction.

Une fois adopté, le SMEI risque donc de légitimer l'introduction de barrières à la libre circulation. Il peut même inviter les Etats membres à prendre de telles mesures. Pour le Ministère de l'Economie, la proposition est en contradiction même avec sa base légale, l'article 114 du Traité.

La représentante du Ministère rappelle que le Gouvernement est d'avis qu'il est essentiel pour le Luxembourg à ce que le marché unique fonctionne en permanence sans entraves – également en temps de crise.

L'oratrice précise que Monsieur le Ministre a déjà fait part de cette position de principe au sein du Conseil « Compétitivité ». La délégation luxembourgeoise a également commenté la proposition de règlement dans ledit sens. L'oratrice ajoute que le Ministère se réjouirait d'un appui officiel de la présente commission.

Débat :

Monsieur Charles Margue salue l'initiative législative présentée par la Commission européenne en ce qu'elle ambitionne à mieux préparer l'Union européenne à de futures crises, ceci notamment compte tenu de la réalité vécue en début de pandémie. Le problème de la proposition de règlement lui semble résider dans l'approche choisie par la Commission européenne qui, au lieu de présenter une conception résolument communautaire, pense d'office dans une constellation de 27 marchés nationaux.

Le représentant du Ministère concède que l'intention de cette proposition est louable. Il estime cependant que le texte reflète un vice congénital. La Commission européenne a agi sous une certaine pression de temps. Elle a annoncé un tel dispositif déjà début 2021, sans toutefois avoir à ce moment une idée quant à son contenu et à sa forme. Le texte semble également être un compromis reflétant des divergences de vues à son sujet au sein de la Commission. En fin de compte, et c'est le point le plus problématique, le dispositif permet précisément ce que le Luxembourg espérait **éviter à l'avenir à tout prix : la fragmentation du marché unique en temps de crise**. De surcroît, la procédure proposée est bien trop lente. Quand la France ou l'Allemagne décident de fermer leurs frontières, le Luxembourg a besoin d'une réaction communautaire immédiate au risque d'asphyxie de son économie. L'intervenant déplore que la teneur actuelle de cette proposition semble arranger les grands Etats membres. Il clôt en insistant sur le caractère vital pour le Luxembourg d'un fonctionnement sans entraves du marché intérieur de l'Union européenne et ceci en tout temps.

Madame Simone Beissel considère également utile un tel dispositif de crise. S'agissant, en somme, que d'un seul chapitre qui semble être très problématique pour les petits Etats membres, l'intervenante estime qu'il devrait être tout à fait possible de former une alliance entre ces Etats, de sorte à pouvoir amender ces dispositions. L'intervenante doute de l'impact d'un avis politique de la Chambre des Députés dans un tel dossier, rappelle toutefois que traditionnellement dans pareils dossiers les Etats du BeNeLux défendent des positions communes. Elle invite les représentants du Ministère à s'appliquer activement à former une telle alliance.

La représentante du Ministère confirme que le Luxembourg a des alliés dans ce dossier. Une coopération excellente avec le Portugal existe également. La complexité et la longueur du texte a toutefois pour corollaire que chaque Etat membre se heurte principalement à des éléments différents. Cette disparité dans le camp des opposants rend difficile l'élaboration d'une position commune, voire des propositions d'amendements partagées. Des réunions « *like minded* » à ce sujet,

composées de représentants de 12 à 16 Etats membres, ont déjà eu lieu. Ces concertations aident à formuler des argumentaires qui vont dans une même direction.

Le représentant du Ministère ajoute qu'il ne partage pas l'appréciation qu'un avis politique de la Chambre des Députés n'aurait pas d'impact au niveau européen. Un tel avis sera lu et circulera dans les groupes de travail du Conseil. A ce niveau, toutes les personnes impliquées savent que le Grand-Duché est un des Etats fondateurs de l'Union européenne et chacun sait que le Luxembourg est un partisan convaincu et systématique du marché intérieur unique. Dès que le Luxembourg se prononce à ce sujet, il est entendu avec attention.

Conclusion :

Madame le Président retient que la commission rédigera un **avis politique** dans le sens discuté.

c) Programme de travail de la Commission européenne pour l'année 2023

- Détermination des sujets prioritaires pour la présente commission (suite à la demande de la commission en charge des Affaires européennes)

Le Secrétaire-administrateur fera parvenir un projet de lettre aux membres de la commission.

4. Divers (ordre du jour de la prochaine réunion)

Suite à une intervention afférente de Monsieur Laurent Mosar,⁷ Monsieur le Ministre se dit disposé à présenter au sein de la présente commission les **scénarios de prospective**, réalisés par Luxembourg Stratégie pour l'économie nationale d'ici 2050. Idéalement, cette présentation aura lieu lors de sa réunion du 2 février prochain. C'est lors de cette réunion que Monsieur le Ministre entend également faire le point dans le dossier **Liberty Steel**.

Madame le Président confirme que ledit jeudi 2 février 2023 est également la date de la prochaine réunion de cette commission.

Luxembourg, le 23 janvier 2023

Procès-verbal approuvé et certifié exact

⁷ Au moment où Monsieur le Ministre s'apprêta à quitter la réunion.

25



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 6 octobre 2022

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 15 septembre 2022
2. 7904 Projet de loi portant modification du Code de la consommation aux fins de transposition de la directive (UE) 2019/2161 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et les directives 98/6/CE, 2005/29/CE et 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne une meilleure application et une modernisation des règles de l'Union en matière de protection des consommateurs
- Rapporteur : Monsieur Carlo Weber

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. 7767 Projet de loi portant modification :
1° de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;
2° de la loi modifiée du 17 mai 1882 sur les poids et mesures
- Rapporteur : Madame Francine Closener

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
4. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
- Rapporteur : Madame Lydia Mutsch

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
5. 8075 Projet de loi portant modification de la loi du 15 juillet 2022 visant à mettre en place un régime d'aides aux entreprises particulièrement touchées par la hausse des prix de l'énergie causée par l'agression de la Russie contre l'Ukraine

- Décision de renvoi à la Commission spéciale « Tripartite »
6. Divers (échange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Economie)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Simone Asselborn-Bintz remplaçant M. Carlo Weber, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, Mme Francine Closener, M. Gusty Graas, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Marc Spautz

M. Marc Ernsdorff, M. Luc Wilmes, du Ministère de l'Economie

M. Ricardo Lopes, de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS)

M. Marc Fischer, Mme Delphine Jeanpierre, Mme Catherine Phillips, M. Patrick Wildgen, du Ministère de la Protection des consommateurs

M. Georges Sold, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Tess Burton, M. Sven Clement, M. Léon Gloden, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

Mme Paulette Lenert, Ministre de la Protection des consommateurs

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie

*

Présidence : Mme Francine Closener, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 15 septembre 2022

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 7904 Projet de loi portant modification du Code de la consommation aux fins de transposition de la directive (UE) 2019/2161 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et les directives 98/6/CE, 2005/29/CE et 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne une meilleure application et une modernisation des règles de l'Union en matière de protection des consommateurs

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président invite les représentants du Ministère de la Protection des consommateurs à commenter l'avis complémentaire du Conseil d'Etat rendu le 27 septembre 2022.

Les représentants du Ministère de la Protection des consommateurs résument l'avis complémentaire du Conseil d'Etat comme étant de nature à pouvoir

procéder à la rédaction du **projet de rapport** et que ses quelques propositions à caractère légistique peuvent être reprises.

Constatant que plus aucune question ni observation ne semblent s'imposer, Madame le Président signale que le rapporteur procédera à la rédaction de son projet de rapport.

Un des représentants du Ministère de la Protection des consommateurs tient à rappeler que le **déla**i de transposition de la directive (UE) 2019/2161 a été dépassé et qu'idéalement, le premier vote constitutionnel devrait avoir lieu au plus tard avant le 29 novembre 2022.

La suggestion de Madame le Président de proposer un temps de parole en séance publique suivant le **modèle de base** rencontre l'accord de la commission.

3. 7767 Projet de loi portant modification :

1° de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS ;

2° de la loi modifiée du 17 mai 1882 sur les poids et mesures

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président-Rapporteur invite les représentants du Ministère de l'Economie à commenter l'avis complémentaire du Conseil d'Etat rendu le 27 septembre 2022.

Un représentant du Ministère de l'Economie explique que les amendements parlementaires ont permis au Conseil d'Etat de lever toutes ses oppositions formelles. Les quelques propositions ou suggestions complémentaires formulées par le Conseil d'Etat sont tout à fait pertinentes. Ainsi, un **amendement** supplémentaire s'imposera, lequel consistera à compléter l'article abrogatoire par la suppression de la lettre c) de l'article 12 de la loi modifiée du 17 mai 1882 sur les poids et mesures ainsi que par l'abrogation de l'article 2 de la loi du 26 janvier 1922 portant certaines modifications au service de la vérification des poids et mesures. L'orateur renvoie au tableau synoptique transmis à la commission.

Constatant que plus aucune question ni observation ne semblent s'imposer, Madame le Président-Rapporteur retient que la commission adressera une deuxième lettre d'amendement pour avis au Conseil d'Etat.

4. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Madame le Président remarque que dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat critique que le projet de loi ne prévoit pas de sanction pour assurer le respect de l'obligation imposée au propriétaire inscrit de payer les frais de la

localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave. Mis à part ce point, l'avis complémentaire pourrait également permettre au rapporteur de procéder à la rédaction de son projet de rapport.

Un représentant du Ministère de l'Economie confirme ladite impression. La critique évoquée vise l'article 5. L'observation du Conseil d'Etat est pertinente, comme d'autres obligations imposées par la convention au propriétaire inscrit sont également assorties de sanctions. Partant, le Commissariat aux affaires maritimes propose de compléter ledit article en ce sens. L'orateur renvoie au tableau synoptique transmis à la commission. La sanction prévue est calquée sur les autres sanctions déjà prévues par le dispositif en projet. Faute de texte proposé par le Conseil d'Etat, il s'agira cependant d'un **amendement** à lui soumettre pour avis.

Constatant que plus aucune question ni observation ne semblent s'imposer, Madame le Président note qu'une deuxième lettre d'amendement sera adressée au Conseil d'Etat.

5. 8075 Projet de loi portant modification de la loi du 15 juillet 2022 visant à mettre en place un régime d'aides aux entreprises particulièrement touchées par la hausse des prix de l'énergie causée par l'agression de la Russie contre l'Ukraine

- Décision de renvoi à la Commission spéciale « Tripartite »

Madame le Président signale que le projet de loi sous rubrique a été renvoyé à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace. Or, ce projet de loi modifie un régime d'aides dont le projet de loi a été examiné par la Commission spéciale « Tripartite » ; commission spéciale qui vient d'être réinstituée par la Chambre des Députés. Selon toute logique, le projet de loi n° 8075 devrait donc relever de la compétence de ladite commission.

La commission partage l'avis de Madame le Président. Le projet de loi n° 8075 est à renvoyer à la Commission spéciale « Tripartite ». Une lettre afférente sera adressée au Président de la Chambre des Députés.

6. Divers (échange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Economie)

Madame le Président explique qu'elle a essayé d'organiser l'échange de vues avec Monsieur le Ministre tel que demandé par le groupe CSV au sujet des dossiers « **Google** » et « **Liberty Steel** ». L'oratrice précise que Monsieur le Ministre est actuellement, et demain inclus, à l'étranger, tandis que la semaine prochaine la réunion habituelle de la commission ne saura avoir lieu en raison des séances publiques programmées.

Monsieur Laurent Mosar insiste que tout au moins en ce qui concerne la situation de l'usine sidérurgique à Dudelange, où la situation serait entretemps « dramatique », une entrevue soit organisée à très brève échéance et ceci indépendamment de la plage horaire traditionnelle de la commission. Les explications afférentes ne sont pas susceptibles de s'étirer sur plus d'une demi-

heure. En cas d'interférence avec la réunion d'une autre commission parlementaire, les députés de son groupe sauront s'arranger.

Un représentant du Ministère de l'Economie précise qu'également la semaine prochaine, Monsieur le Ministre est pratiquement en permanence « en déplacement ». Le jeudi matin du 20 octobre 2022 a été bloqué pour l'échange de vues avec la commission concernant les deux dossiers évoqués. L'intervenant assure vouloir informer Monsieur le Ministre de l'Economie de cette demande pressante.

Madame le Président ajoute que la commission est disposée à organiser cet échange de vues sous forme de visioconférence et ce dans les plus brefs délais et à une heure qui convient à Monsieur le Ministre.

Luxembourg, le 07 octobre 2022

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 7 juillet 2022

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 7796 Projet de loi portant modification du Livre 4 du Code de la consommation
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

2. 7981 Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

3. Divers (prochaines réunions)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Gusty Graas, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch

Mme Catherine Phillips, du Ministère de la Protection des consommateurs

M. Luc Wilmes, M. Marc Ernsdorff, du Ministère de l'Economie

M. André Hansen, M. Marc Siuda, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Patrick Weymerskirch, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, Mme Tess Burton, M. Roy Reding, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Francine Closener, Président de la Commission

*

1. 7796 Projet de loi portant modification du Livre 4 du Code de la consommation

- Présentation du projet de loi

Madame le Président invite un représentant du Ministère de l'Economie à présenter le projet de loi n° 7796 déposé le 30 mars 2021 à la Chambre des Députés.

Le représentant du Ministère de l'Economie résume le projet de loi comme poursuivant un double objectif : d'un côté, le champ de compétence matérielle du Service national du Médiateur de la consommation est étendu à certains litiges entre professionnels, c'est-à-dire ceux pour lesquels l'un des professionnels concernés n'agit pas directement dans le cadre de son activité professionnelle. Ce sont les articles 1^{er} à 4 du projet de loi qui traduisent cet objectif.

D'un autre côté, le projet de loi vise à introduire dans le Code de la consommation la possibilité pour une partie de demander l'homologation des accords issus de la procédure de règlement extrajudiciaire d'un litige traité par le Service national du Médiateur de la consommation. C'est l'objet de l'article 5 du projet de loi.

Les auteurs du projet de loi entendaient ainsi donner une suite aux recommandations formulées par le Médiateur de la consommation dans son rapport annuel de 2019.

L'orateur ajoute que ledit premier volet du projet de loi a suscité des critiques substantielles, non seulement de la part des chambres professionnelles concernées et de l'Union luxembourgeoise des consommateurs, mais également de la part du Conseil d'Etat. Ces critiques, qui pointent des imprécisions et insécurités juridiques, sont de nature à amener le Ministère à renoncer à cette partie du projet de loi. L'orateur rappelle qu'il a, lors de la dernière réunion de la présente commission, proposé d'intégrer le dernier article du projet de loi, en tant qu'amendement parlementaire dans la lettre d'amendement qui vient d'être adressée pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.¹ Ainsi, le présent projet de loi aurait pu être retiré intégralement.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Francine Closener est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Le représentant du Ministère recommande à la commission qu'elle fasse siennes les observations d'ordre légistique visant l'ancien article 5 du projet de loi qui deviendra son article unique. L'observation du Conseil d'Etat (similaire à celle du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg) concernant le contenu

¹ Le 7 juillet 2022 (cf. dossier parlementaire 7904).

même de l'article, vise le deuxième tiret de l'énumération des hypothèses d'un possible refus de l'homologation par le juge.

Le Conseil d'Etat considère, en effet, utile de préciser la portée des termes « si en vertu d'une disposition spécifique il n'est pas possible de le rendre exécutoire », repris du Nouveau Code de procédure civile.

Le représentant du Ministère donne à considérer qu'il s'est avéré impossible de préciser ladite hypothèse. Aucune disposition spécifique n'a pu être trouvée qui pourrait rendre impossible l'exécution d'un tel accord. Partant, l'orateur suggère à la commission de supprimer cette hypothèse.

Débat :

Madame le Président-Rapporteur s'enquiert sur des suggestions, questions ou observations de la part de l'assistance.

Renvoyant aux avis rendus par les chambres professionnelles, Madame Diane Adehm signale que ceux-ci ont une teneur très critique face à ce projet de loi et elle souhaite que le représentant du Ministère prenne position. Celui-ci rappelle que les critiques évoquées visent le premier volet du projet de loi, c'est-à-dire les quatre premiers articles du dispositif, et que le Ministère de l'Economie vient de proposer de supprimer ces articles.

Conclusion :

Madame le Président-Rapporteur retient qu'une lettre d'amendement dans le sens discuté sera adressée pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

2. 7981 *Projet de loi relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime*

- Présentation du projet de loi

Madame le Président invite les représentants du Ministère à expliquer l'objet de leur projet de loi déposé le 22 mars 2022 à la Chambre des Députés.

Un représentant du Ministère de l'Economie précise que c'est le nouveau Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes qui présentera ce projet de loi.

Notant qu'il s'agit de la première intervention du nouveau commissaire dans la présente commission, Madame le Président le félicite pour sa nouvelle responsabilité.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes explique que le dépôt du projet de loi sous rubrique a été nécessaire afin d'assurer la bonne mise en œuvre de la convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves qui a été adoptée en 2007 sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale pour garantir l'enlèvement rapide et efficace des épaves se trouvant dans la zone économique exclusive des Etats côtiers.

Ces épaves représentent un double danger. Tout d'abord, en tant qu'obstacle à la navigation, un navire peut entrer en collision avec une épave. La sécurité maritime est donc en cause. Ensuite, ces épaves peuvent présenter un risque pour l'environnement maritime, soit immédiatement soit dans le temps avec la dégradation de l'épave. En fonction de la nature de la cargaison déversée, une pollution maritime pourra endommager l'écosystème local.

Le Luxembourg a adhéré à ladite convention par sa loi du 10 juin 2022 portant approbation de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007.² La convention entrera en vigueur pour le Luxembourg trois mois après le dépôt par le Grand-Duché de Luxembourg de l'instrument de ratification, dont la signature est prévue le 13 juillet 2022.

L'orateur poursuit en rappelant les principales dispositions de la convention.

Le capitaine ou l'exploitant doivent déclarer à l'Etat affecté l'existence d'une épave qui peut consister aussi bien en un navire échoué ou naufragé qu'en un objet perdu en mer, ce qui inclut les cas fréquents de perte de containers. L'Etat affecté déterminera si l'épave présente un danger.

Le propriétaire du navire est responsable sans faute et doit dès lors payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave, des cas exonératoires exceptés. Il peut limiter sa responsabilité sur la base de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Le propriétaire d'un navire dont la jauge brute est égale ou supérieure à 300 devra obligatoirement souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité. Il doit ensuite obtenir un certificat émis normalement par l'Etat du pavillon. Actuellement, dans la mesure où la Convention de Nairobi est entrée en vigueur le 14 avril 2015, les navires battant pavillon luxembourgeois s'adressent aux administrations d'autres Etats parties pour obtenir ce certificat, sur base d'une dérogation prévue à l'article 12 de la convention de Nairobi.

Une fois entrée en vigueur, la future loi permettra notamment une simplification administrative en ce qui concerne ces certificats. Les armateurs s'adresseront à l'avenir uniquement au Commissariat aux affaires maritimes pour l'émission de leur certificat. Le Commissaire aux affaires maritimes sera l'organe compétent pour délivrer le certificat attestant qu'une assurance est en cours de validité. Il peut déléguer à un tiers les vérifications relatives à la validité des assurances. Il pourra s'agir d'une délégation au Commissariat aux assurances ou à un organisme habilité. Le dispositif précise également que les certificats déjà émis par les administrations étrangères avant l'entrée en vigueur de la loi continueront à être valides jusqu'à leur date d'expiration. Le modèle du certificat en question est annexé à la loi.

Le Commissaire aux affaires maritimes recevra également une copie du rapport défini à l'article 5 de la convention de Nairobi, indiquant la nature et l'emplacement de l'épave et qui permet de déterminer sa dangerosité.

La future loi mettra en place un régime de sanctions pénales spéciales en cas d'infractions aux dispositions de la convention. Elle prévoit explicitement la compétence des tribunaux luxembourgeois dans la mesure où les infractions

² Voir dossier parlementaire n° 7855

peuvent être commises par des étrangers, hors du territoire luxembourgeois. Le seul critère de rattachement est dès lors le pavillon.

Débat :

Suite à une question afférente de Madame Lydia Mutsch, le Commissaire aux affaires maritimes concède que la ratification par le Luxembourg de la convention est tardive et que le Luxembourg ne figurera décidément pas parmi les premiers Etats à avoir déposé l'instrument de ratification. Il ignore toutefois comment le Luxembourg se positionne exactement à ce sujet parmi les autres Etats parties. Toujours est-il qu'aucune réelle pression ou urgence n'existait, puisque la convention de Nairobi prévoyait déjà ces situations et il est possible pour les navires d'obtenir ledit certificat auprès d'une administration d'un autre Etat partie qui a déjà mis en œuvre la convention. Les navires battant pavillon luxembourgeois s'adressent en général aux administrations d'autres Etats membres de l'Union européenne. Les navires luxembourgeois sont donc d'ores et déjà conformes à la convention.

Souhaitant « bonne navigation » au nouveau commissaire, Madame Simone Beissel rappelle qu'elle salue l'objet de la convention de Nairobi, notamment d'un point de vue environnemental.³ Elle souligne que ces nouvelles obligations contraignent les armateurs à contracter des assurances spécifiques. Compte tenu des montants à assurer en cause, les primes à déboursier seront conséquentes.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Madame le Président suggère que pour l'examen conjoint, article par article, du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat, la commission se réfère au tableau synoptique lui transmis en date du 5 juillet 2022.

La commission fait siennes toutes les propositions formulées par les auteurs du projet de loi et qui visent à faire droit à l'avis du Conseil d'Etat.⁴

Débat :

Concernant l'insertion proposée d'un nouvel article 5, Madame Simone Beissel donne à considérer que cette nouvelle obligation légale peut, le cas échéant, occasionner des frais exorbitants pour le propriétaire d'un tel navire. L'intervenante renvoie au blocage pendant six jours du Canal de Suez, il y a un an, suite à un accident du porte-conteneur « Ever Given » et la longue dispute quant à l'indemnisation qui s'en est suivie entre l'Egypte et l'armateur. Elle rappelle que dans la foulée de cette

³ Voir réunions de la commission des 3 et 10 mars 2022.

⁴ Une omission dans le tableau est signalée au niveau de l'article 8. Tel que suggéré par le Conseil d'Etat, également le renvoi fait par cet article est à adapter. Il y a lieu de renvoyer « à l'article 3, alinéa 1^{er}, de la présente loi » et non pas à l'article 5 de la convention qui est mis en œuvre par ledit article de la loi en projet.

crise et de la reprise économique suite à la phase aiguë de la pandémie, les prix pour les conteneurs ont explosé. Ces nouvelles obligations légales exigent que les armateurs contractent des assurances afférentes. Ces coûts supplémentaires seront répercutés sur les tarifs du transport maritime. En fin de compte, ce seront les consommateurs finaux qui payeront ce surcoût. Les décideurs politiques doivent en être conscients : de nouvelles contraintes légales ou réglementaires, aussi bien intentionnées qu'elles soient, ont des conséquences sur le niveau général des prix.

Monsieur le Commissaire aux affaires maritimes concède que les armateurs devront s'assurer contre le risque évoqué. Il s'agit évidemment d'un coût supplémentaire. L'amendement proposé vise à faire droit à l'avis du Conseil d'Etat. Celui-ci signale que la mise en œuvre de la convention par le projet de loi est incomplète à l'égard de l'obligation prescrite par l'article 10 de la convention. C'est cet article de la convention qui impose au propriétaire inscrit de payer les frais de localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave.

Conclusion :

Constatant que d'autres observations ou questions ne semblent pas s'imposer, Madame le Président note qu'une lettre d'amendement dans le sens discuté sera adressée pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

3. Divers (prochaines réunions)

Madame le Président rappelle que la prochaine réunion aura lieu le 19 juillet 2022 à 8.30 heures, conjointement avec la Commission de l'Environnement, du Climat, de l'Energie et de l'Aménagement du territoire. Cette réunion jointe, sous forme de visioconférence, sera dédiée à l'échange de vues avec Messieurs les Ministres de l'Energie et de l'Economie demandé par le groupe politique CSV au sujet de l'approvisionnement en **gaz**.

Le représentant du Ministère de l'Economie exprime le souhait que la commission examine dès la rentrée parlementaire le deuxième avis complémentaire concernant le projet de loi **7479** qui sera rendu par le Conseil d'Etat prévisiblement le 15 juillet 2022.⁵ Idéalement, ce dispositif serait porté au vote de la Chambre des Députés lors d'une des premières séances

⁵Projet de loi relative à la concurrence et portant :

1° organisation de l'Autorité nationale de concurrence ;

2° modification de la loi modifiée du 10 août 1991 sur la profession d'avocat ;

3° modification de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives ;

4° modification de la loi modifiée du 10 février 2015 relative à l'organisation du marché de produits pétroliers;

5° modification de la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État ;

6° modification de la loi modifiée du 23 juillet 2016 relative à la profession de l'audit ;

7° modification de la loi du 5 mars 2021 relative à certaines modalités de mise en œuvre du règlement (UE) n° 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne ;

8° modification de la loi du 1er juin 2021 sur les relations entre entreprises au sein de la chaîne d'approvisionnement agricole et alimentaire.

publiques d'octobre 2022 afin que ce nouvel établissement public puisse être opérationnel dès le 1^{er} janvier 2023.

Luxembourg, le 11 juillet 2022

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7981

Loi du 3 mars 2023 relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 7 février 2023 et celle du Conseil d'État du 28 février 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

La présente loi met en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007, ci-après « Convention de Nairobi, 2007 », pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 2.

Les termes employés dans la présente loi sont définis à l'article 1^{er} de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 3.

En application de l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, l'exploitant du navire et le capitaine, dont le navire est impliqué dans un accident de mer ayant résulté en une épave dans la zone visée à l'article 3 de ladite convention, adressent, sans tarder, le rapport décrit à l'article 5, paragraphe 2, à l'administration compétente au sein de l'État affecté. Si ce rapport a été établi par l'un des deux, l'autre est dégagé de toute responsabilité.

Une copie dudit rapport est adressée concomitamment au commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois.

Art. 4.

(1) Tout navire battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doit avoir à son bord un certificat visé aux paragraphes 2 et suivants.

(2) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois émet un certificat attestant que le navire est couvert par une assurance ou autre garantie financière telle que visée à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la Convention de Nairobi, 2007. Il s'assure au préalable que l'assurance ou la garantie financière souscrite remplit les critères établis audit article 12, paragraphes 1^{er} et 6, de la Convention de Nairobi, 2007.

(3) Le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois peut déléguer la vérification de la couverture de l'assurance ou de la garantie financière et la délivrance du certificat d'assurance obligatoire à une institution ou un organisme habilité dans les conditions et sous les réserves mentionnées à l'article 12, paragraphe 3, de la Convention de Nairobi, 2007.

(4) Le certificat est délivré en français avec traduction en anglais et comporte les mentions obligatoires prévues à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007. Il prend la forme du modèle prévu en annexe.

(5) Une copie du certificat est conservée par le commissaire aux affaires maritimes tel que visé à l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois ou est déposée auprès de ce dernier.

Art. 5.

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, le propriétaire inscrit d'un navire qui ne s'acquitte pas des frais de la localisation, de la signalisation ou de l'enlèvement de l'épave conformément à l'article 10 de la Convention de Nairobi, 2007, sous réserve de son article 11.

Art. 6.

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, le propriétaire inscrit qui n'enlève pas l'épave, dont il est établi qu'elle constitue un danger, selon les prescriptions de l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 7.

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, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'a pas souscrit l'assurance obligatoire ou une autre garantie financière visées à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007.

Art. 8.

(1) Est puni d'une peine d'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 propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne fournit pas la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12 de la Convention de Nairobi, 2007, aux autorités compétentes de l'État affecté conformément à l'article 9 de la Convention de Nairobi, 2007.

(2) Est puni d'une amende de 750 à 25 000 euros, le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui ne détient pas à son bord le certificat visé à l'article 4 de la présente loi.

Art. 9.

Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 750 à 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement, l'exploitant du navire et le capitaine qui n'adressent pas le rapport décrit à l'article 5 de la Convention de Nairobi, 2007, sans tarder aux autorités compétentes de l'État affecté.

Art. 10.

Le certificat délivré par l'autorité compétente d'un autre État partie, conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la Convention de Nairobi, 2007, avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Art. 11.

Il est ajouté à la suite de l'énumération de l'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, un nouveau tiret libellé comme suit :

- « Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, faite à Nairobi, le 18 mai 2007. »

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre de l'Économie,
Franz Fayot

Palais de Luxembourg, le 3 mars 2023.
Henri

Doc. parl. 7981; sess. ord. 2021-2022 et 2022-2023.

ANNEXE

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves

Certificate of insurance or other financial security in respect of liability for the removal of wrecks

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Nom du navire <i>Name of ship</i>	Jauge brute <i>Gross tonnage</i>	Numéro ou lettres distinctifs <i>Distinctive number or letters</i>	Numéro OMI d'identification du navire <i>IMO ship identification number</i>	Port d'immatriculation <i>Port of registry</i>	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit <i>Name and full address of the principal place of business of the registered owner</i>

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type de garantie – *Type of security*.....

Durée de la garantie – *Duration of security*

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Nom – *Name*

Adresse – *Address*

Le présent Certificat est valable jusqu'au – *This certificate is valid until*

Délivré par le Commissaire aux affaires maritimes du Grand-Duché de Luxembourg.

Issued by the Commissioner in charge of Maritime Affairs of the Grand Duchy of Luxembourg

Fait à – *at*, le – *on*.....

.....
Le Commissaire aux affaires maritimes

