

Dossier consolidé

Date de création : 11-06-2024

Projet de loi 8048

Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Date de dépôt : 18-07-2022

Date de l'avis du Conseil d'État : 28-02-2023

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

Le document « 8048_7_Dossier_parlementaire » n'a pu être ajouté au dossier consolidé.

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
18-07-2022	Déposé	8048/00	<u>3</u>
10-08-2022	Avis de la Chambre de Commerce (1.8.2022)	8048/01	<u>16</u>
28-02-2023	Avis du Conseil d'État (28.2.2023)	8048/02	<u>19</u>
18-01-2024	Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme Procès verbal (03) de la reunion du 18 janvier 2024	03	<u>28</u>
11-03-2024	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme	8048/03	<u>55</u>
13-05-2024	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (6.5.2024)	8048/04	<u>64</u>

8048/00

N° 8048

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

(Dépôt: le 18.7.2022)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (13.7.2022).....	1
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de loi.....	3
4) Commentaire des articles	5
5) Fiche financière	6
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	7

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le 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 portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Palais de Luxembourg, le 13 juillet 2022

Le Ministre de l'Économie,

Franz FAYOT

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. La Convention de Hong Kong

Traditionnellement, un navire en fin de vie est traité comme un déchet auquel la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination et le règlement (CE) 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant le transfert de déchets s'appliquent. Cette convention interdisant l'exportation des déchets dangereux des pays membres de l'OCDE en direction des non-OCDE, le transfert des navires en fin de vie vers des pays non membres de l'OCDE est pour le moment prohibé.

Cependant, il est apparu que ces textes généraux n'étaient pas adaptés à l'activité de démantèlement des navires. En effet, leurs règles sont facilement contournées par le biais du dépavillonnement du navire.

La question du démantèlement des navires fait apparaître des préoccupations en matière de sécurité, de santé et d'environnement. Depuis les années 1980, les pays industrialisés ont délaissé les activités de démantèlement de navires, sauf pour les navires de taille modeste, au bénéfice des pays asiatiques où la main d'œuvre est moins chère, les espaces disponibles dans des chantiers (parfois de simples plages aménagées) plus vastes et les droits du travail et de l'environnement moins exigeants. Les méthodes de démantèlement des navires (échouement sur plage), les composants du navire (amiante, peintures toxiques, etc.), l'absence d'équipements de protection sur les chantiers ont des impacts négatifs non seulement sur l'environnement (infiltration des sols, pollution maritime, etc.) mais encore sur la santé des travailleurs. Ainsi, en 2015, 78% du tonnage des navires démantelés étaient recyclés après échouement sur une plage. Environ un tiers provenait des pays européens ; 93% des navires européens sont démantelés dans des chantiers situés dans des États tiers.

La Convention de Hong Kong vise à remédier à ces problèmes. Elle a été adoptée lors d'une Conférence diplomatique tenue à Hong Kong, en mai 2009. Elle a été élaborée avec le concours des États membres de l'OMI et d'organisations non gouvernementales, et en coopération avec l'Organisation Internationale du Travail et les Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

La Convention de Hong Kong comporte des dispositions générales contraignantes en vue de garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires.

Les règles de cette convention portent sur :

- la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires de façon à promouvoir un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, tout en prenant en considération les caractéristiques particulières du transport par mer et la nécessité de garantir le bon déroulement du retrait des navires qui ont atteint la fin de leur vie opérationnelle ;
- l'exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle;
- la mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires, qui prévoit des prescriptions en matière de délivrance de certificats.

Le Luxembourg a adhéré à la convention de Hong Kong par une loi du 23 mai 2022 portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Néanmoins, à ce jour, la convention de Hong Kong n'est pas entrée en vigueur. Elle a été ratifiée par dix-sept pays dont neuf États membres de l'Union européenne. Ces États représentent 29,77% de la flotte mondiale mais la capacité de recyclage reste insuffisante malgré l'adhésion récente de l'Inde. L'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong est en effet conditionnée par la ratification par quinze États représentant 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage des navires au cours des dix dernières années représente au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États. Ce dernier critère implique qu'il faudra au moins encore qu'un État à forte capacité de recyclage ratifie la Convention de Hong Kong pour que celle-ci entre en vigueur.

2. Le règlement (UE) n°1257/2013 et la décision du Conseil du 14 avril 2014

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Ce règlement européen met en œuvre la Convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen mais aussi pour les navires battant pavillon d'un pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un État membre.

Les différences entre le règlement (UE) n°1257/2013 et la Convention de Hong Kong résident dans des mesures plus rigoureuses adoptées par le règlement européen. Le règlement (UE) n°1257/2013 a notamment ajouté un produit interdit à sa liste de matières dangereuses.

L'objectif du règlement (UE) n°1257/2013 est de faciliter la ratification de la Convention de Hong Kong par les États membres. Cet objectif a été renforcé par la décision du Conseil du 14 avril 2014 concernant la ratification, par les États membres, de la convention internationale de Hong Kong de 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ou leur adhésion à celle-ci, dans l'intérêt de l'Union européenne. Cette décision autorise les États membres à ratifier ou à adhérer à la Convention de Hong Kong.

3. Le projet de loi

Le projet a pour objet de réaffirmer la désignation du commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration au sens de l'article 3, paragraphe 9 du règlement (UE) n°1257/2013 et de lui laisser la possibilité de déléguer tout ou partie de ses missions à des organismes habilités au sens de l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois. Ces différentes missions sont reprises dans le projet de loi. Par ailleurs, les sanctions pénales spéciales sont prévues, remplaçant ainsi les sanctions de l'article 7.0.0-4 de loi du 9 novembre 1990 précitée actuellement applicables en la matière. Elles devraient ainsi être plus effectives et dissuasives.

Enfin, le projet de loi insère la mention de la Convention de Hong Kong à la liste établie par la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Le projet de loi effectue donc des renvois aux dispositions de la loi précitée du 9 novembre 1990. Un projet de loi n°7329 ayant pour objectif d'apporter des modifications à ladite loi comprenant une renumérotation des articles et une modernisation du vocabulaire employé est actuellement sous examen. Le projet de loi reprend d'ores et déjà cette nouvelle numérotation et le nouveau vocabulaire mais une adaptation pourrait s'avérer nécessaire si le projet 7329 venait à être modifié. Le présent projet ne pourra être voté qu'une fois que le projet 7329 aura été adopté.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. La présente loi est applicable aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 visés à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 1^{er} du règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE, ci-après « le règlement (UE) n°1257/2013 ».

Art. 2. (1) Lors des visites effectuées sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, ci-après « la loi du 9 novembre 1990 » et de l'article 8 du règlement (UE) n°1257/2013, l'inventaire des matières dangereuses tel qu'imposé à l'article 5 du règlement (UE) n°1257/2013 est vérifié. Le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « le commissaire » peut déléguer cette tâche à un organisme habilité défini à l'article 2.0.0-2 de la loi du 9 novembre 1990, qui dispose des pouvoirs prévus aux articles 2.0.0-10 et 2.0.0-11 de ladite loi. A l'issue de la visite initiale ou de renouvellement concluante, le commissaire sinon l'organisme habilité délivre le certificat d'inventaire défini à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 21, du règlement (UE) 1257/2013, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1^{er},

alinéa 2 du règlement (UE) n°1257/2013, dans les conditions décrites à l'article 9, paragraphes 3 et 4, du règlement (UE) n°1257/2013.

(2) La durée du certificat d'inventaire est fixée à cinq ans.

(3) Le commissaire peut proroger un certificat d'inventaire dans les conditions prévues à l'article 9, paragraphes 7 et 8, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 3. A la demande du propriétaire du navire, le commissaire sinon un organisme habilité vise le certificat d'inventaire à l'issue d'une visite supplémentaire concluante effectuée sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi du 9 novembre 1990 et de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 4. Lorsqu'il se prépare à envoyer un navire au recyclage, le propriétaire du navire notifie par écrit au commissaire, dans un délai d'au moins trois mois avant la date prévue pour le recyclage, son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données figurant sur la liste européenne établie sur base de l'article à l'article 16 du règlement (UE) n°1257/2013 en sa dernière version en vigueur. La notification porte au minimum les mentions définies à l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 5. Le commissaire envoie à l'autorité compétente de l'État de recyclage au sens de l'article 3, paragraphe 11, du règlement (UE) n°1257/2013 les informations qui lui sont communiquées par le propriétaire du navire sur base de l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b) ainsi que les éléments visés à l'article 7, paragraphe 4, dudit règlement.

Art. 6. Le commissaire sinon un organisme habilité effectue une visite finale conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 7. A l'issue d'une visite finale concluante et après avoir reçu le plan de recyclage approuvé conformément à l'article 7, paragraphe 3, du règlement (UE) 1257/2013, le commissaire ou un organisme habilité émet, avant toute activité de recyclage du navire, un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage d'une durée de validité de trois mois. Le commissaire sinon un organisme habilité peut proroger le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage dans les circonstances prévues à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 8. 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 d'un navire battant pavillon luxembourgeois à bord duquel seraient installées ou utilisées des matières dangereuses visées à l'annexe I du règlement (UE) 1257/2013 interdites sur base de l'article 4 et de l'annexe I dudit règlement.

Art. 9. Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à 100.000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui ne serait pas muni des certificats, inventaire à jour et plan de recyclage, quand prescrits par les articles 5, 7 et 9 dudit règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 10. (1) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros ou une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui aurait fait recycler ledit navire par une ou plusieurs installations de recyclage de navires non-inscrites sur la liste européenne établie sur base de l'article 16 du règlement (UE) n°1257/2013 en sa dernière version en vigueur.

(2) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à 25.000 EUR ou d'une de ses peines seulement, le propriétaire qui a omis de notifier, dans le délai fixé à l'article 4, au commissaire son intention de recycler son navire battant pavillon luxembourgeois dans une ou plusieurs installations de recyclage autorisées, ou qui a omis de notifier au commissaire le refus de l'installation de recyclage de navires d'accepter le navire, conformément à l'article 6, paragraphes 1^{er} et 5, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 11. En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue aux articles 8 à 10, 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 8 à 10.

Art. 12. 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 8 à 10. 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. 13. Il est ajouté un nouveau tiret à la fin du paragraphe 1^{er} de l'article unique de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime libellé comme suit:

- «Convention internationale pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée à Hong Kong, 2009.»

*

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Ad article 1^{er}.

Cet article fixe le champ d'application de la loi aux navires énumérés par le règlement (UE) n°1257/2013, dont la jauge brute est égale ou supérieure à 500. Ces critères sont plus restreints que ceux de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et donc la présente loi n'a pas vocation à s'appliquer à tous les navires battant pavillon luxembourgeois.

Ad article 2.

Cet article met en œuvre les dispositions relatives au contrôle des inventaires des matières dangereuses qui doivent se trouver à bord des navires visés par la présente loi. Les matières dangereuses énumérées à l'annexe II du règlement (UE) n°1257/2013 doivent être inventoriées pour les navires neufs. Les navires existants, à l'exception de ceux à recycler, pour qui cette obligation doit déjà être respectée, doivent également dresser depuis le 31 décembre 2020, tant que faire se peut, un inventaire. Lors des visites, l'inventaire des matières dangereuses est vérifié et l'absence de tenue à jour pourra entraîner l'arrêt du navire et la prise de sanctions pénales.

Un certificat d'inventaire des matières dangereuses, d'une durée de cinq ans est délivré à la suite d'une visite initiale ou de renouvellement concluante. Ce certificat d'inventaire fait partie des certificats et documents devant obligatoirement se trouver à bord, susceptible d'être inspecté lors de contrôles par l'État du port.

Ad article 3.

Le règlement (UE) n°1257/2013, article 8, paragraphe 3, offre la possibilité au propriétaire de demander que soit effectuée une visite supplémentaire, après une modification, un remplacement ou une réparation importante pour s'assurer que le navire réponde toujours aux exigences du règlement (UE) n°1257/2013.

Ad article 4.

Cet article met en œuvre l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b) et détermine le délai dans lequel le propriétaire doit notifier de son intention de recycler son navire. Il devra le faire au moins trois mois avant la date prévue pour le recyclage du navire. Le certificat que le navire est prêt pour le recyclage est émis par la suite et sa durée ne pourra excéder trois mois conformément à l'article 10 paragraphe 3 du règlement (UE) n°1257/2013. Entre ces deux moments, une visite finale devra être effectuée.

Ad article 5.

Cet article désigne le commissaire comme administration compétente pour la mise en œuvre de l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) n°1257/2013.

Ad article 6.

Cet article ne présente pas de difficulté et se contente de mettre en œuvre l'article 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n°1257/2013 en désignant les administrations compétentes.

Ad article 7.

Cet article prévoit que le commissaire ou un organisme habilité émet le certificat attestant que le navire est prêt au recyclage.

Ad articles 8 à 10.

Les infractions aux articles 4, 5, 7, 9 et 16 du règlement (UE) n°1257/2013 sont spécialement punies sous les articles 8 à 10.

Ad article 11.

Cet article prévoit qu'en cas de récidive des sanctions plus importantes peuvent être prononcées. Dans la mesure où la durée de vie des navires est relativement longue, il a été décidé de fixer le délai de récidive à cinq ans. La durée de vie d'un navire dépend à la fois du type de navire, des avancées technologiques, mais encore des obligations légales qui peuvent être introduites en cours de vie du navire ou du secteur d'activité qui en cas de crise peut précipiter le démantèlement de navires.

Ad article 12.

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 13.

Cet article prévoit l'inclusion de la convention de Hong Kong, 2009, à la liste des conventions ratifiées en matière maritime par le Luxembourg. A ce jour, la convention de Hong Kong 2009 n'est pas entrée en vigueur.

*

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

Intitulé du projet :	Loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
Ministère initiateur :	Ministère de l'Economie
Auteurs :	Elisabeth Relave-Svendsen, Annabel Rossi
Tél :	247-84457
Courriel :	elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu, annabel.rossi@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet :	adoption et mise en œuvre de la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 et loi relative au recyclage des navires
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
Date :	juin 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 <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

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 :

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

² N.a. : non applicable.

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 l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- 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 ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ?
- Remarques/Observations :

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.).

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
 - 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

8048/01

N° 8048¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(1.8.2022)

Le projet de loi sous avis a pour objet (i) de préciser certaines modalités d'application et de sanctions du règlement (UE) n°1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires¹ (ci-après le « Règlement (UE) n°1257/2013 ») ainsi que (ii) de modifier la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

La question du démantèlement des navires fait apparaître des préoccupations importantes en matière de sécurité, de santé et d'environnement. C'est pourquoi la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009 (ci-après, la « Convention de Hong Kong ») a été adoptée.

La Convention de Hong Kong vise à garantir un recyclage sûr, écologique et efficace des navires en agissant sur (i) la conception, construction, exploitation et préparation des navires, (ii) l'exploitation des installations de recyclage des navires d'une manière sûre et écologiquement rationnelle et (iii) la mise en place d'un mécanisme approprié d'exécution pour le recyclage des navires.

Le Luxembourg a ratifié la convention de Hong Kong par la loi du 23 mai 2022² portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Néanmoins, à ce jour, la convention de Hong Kong n'est pas encore entrée en vigueur. Elle a été ratifiée par dix-sept pays dont neuf États membres de l'Union européenne. Ces États représentent 29,77% de la flotte mondiale, mais la capacité de recyclage reste insuffisante malgré l'adhésion récente de l'Inde. En effet, l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong est conditionnée par la ratification par quinze États représentant 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce et dont le volume annuel maximal de recyclage des navires au cours des dix dernières années représente au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, l'Union européenne a adopté le Règlement (UE) n°1257/2013 dont l'objectif est de renforcer la sécurité et la protection de la santé humaine et de l'environnement marin de l'Union tout au long du cycle de vie d'un navire et ainsi faciliter la ratification de la Convention de Hong Kong par les États membres.

Le projet de loi sous avis a pour objectif principal de préciser certaines modalités d'application et de sanctions du Règlement (UE) n°1257/2013 en désignant le commissaire du gouvernement aux

1 Règlement (UE) n°1257/2013 du parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE.

2 Loi du 23 mai 2022 portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009

affaires maritimes comme administration au sens de l'article 3, paragraphe 9 du règlement (UE) n°1257/2013 chargée (i) de vérifier et prolonger l'inventaire des matières dangereuses tel qu'imposé à l'article 5 du règlement (UE) n°1257/2013, et (ii) de recevoir notification par le propriétaire de sa volonté d'envoyer un navire au recyclage.

Il est également précisé que le commissaire aux affaires maritimes aura la possibilité de déléguer tout ou partie de ces missions à des organismes habilités.

Par ailleurs, des sanctions pénales spéciales sont prévues pour certaines infractions au Règlement (UE) n°1257/2013.

Finalement, le projet de loi sous avis entend encore ajouter la convention de Hong Kong à la liste des conventions approuvées au sein de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

D'un point de vue purement légistique, la Chambre de Commerce avoue s'interroger quant à la pertinence d'inclure la convention de Hong Kong au sein de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, alors qu'elle a d'ores et déjà fait l'objet d'une approbation par le biais d'une loi séparée en date du 23 mai 2022.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

8048/02

N° 8048²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(28.2.2023)

Par dépêche du 14 juillet 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 en date du 17 août 2022.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Par une loi du 23 mai 2022¹, le Grand-Duché de Luxembourg a approuvé la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009, ci-après la « convention ». La convention couvre la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires en vue d'en faciliter le recyclage sûr et écologiquement rationnel, sans pour autant compromettre leur sécurité et leur efficacité opérationnelle ainsi que l'exploitation sûre et écologiquement rationnelle des installations de recyclage de navires et la mise en place d'un mécanisme d'application approprié pour le recyclage des navires.

La mise en vigueur de la convention nécessite encore la ratification d'au moins un État à forte capacité de recyclage.

La décision 2014/241/UE du Conseil du 14 avril 2014 autorise les États membres de l'Union européenne à ratifier ou adhérer à ladite convention dans l'intérêt de l'Union européenne.

Le projet de loi sous avis entend opérer la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE, ci-après le « règlement (UE) n° 1257/2013 », visant à faciliter la ratification de la convention.

Le Conseil d'État rappelle aux auteurs du projet de loi sous revue qu'un règlement européen constitue un acte obligatoire dans tous ses éléments et qui est directement applicable. L'adoption de mesures nationales ne se justifie que si le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application.

¹ Loi du 23 mai 2022 portant approbation de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.

Seuls deux articles du règlement (UE) n° 1257/2013 imposent aux États membres d'en opérer une mise en œuvre par une adaptation du droit national.

Ainsi, l'article 18 du règlement (UE) n° 1257/2013 impose aux États membres de désigner les autorités compétentes et les administrations responsables de son application. L'article 22 du règlement précité oblige les États membres à déterminer les dispositions relatives aux sanctions applicables aux violations du règlement et à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer leur application.

Or, la loi en projet ne se borne pas à définir les autorités compétentes, les administrations responsables et les sanctions applicables mais elle tend à réitérer des obligations claires et précises figurant au règlement européen.

De plus, certaines dispositions vont à l'encontre du règlement européen en conférant à la loi certains pouvoirs revenant en vertu du règlement européen aux autorités ou administrations compétentes. En l'espèce, le projet de loi sous avis restreint le pouvoir attribué par le règlement européen aux autorités et administrations. En effet, les autorités compétentes désignées par les États membres se voient, du seul fait de leur désignation, directement investies des pouvoirs que leur confie le règlement et dans les limites que celui-ci fixe. Or, lorsqu'un règlement européen confie à l'autorité nationale compétente un pouvoir d'appréciation, le législateur national ne peut modifier la décision du législateur européen et ne peut, à titre de règle générale, ni étendre ni restreindre ce pouvoir au risque d'entraver l'applicabilité directe du règlement.

En ce qui concerne la désignation de l'autorité compétente et de l'administration responsable, le Conseil d'État constate que la loi en projet ne désigne pas explicitement le Commissaire aux affaires maritimes ni son administration comme étant responsables de l'application du règlement (UE) n° 1257/2013 mais que cette désignation ne se fait que de manière incidente au fil du dispositif.

Cette désignation ne résulte pas non plus du projet de modification² de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime. Il est par ailleurs à relever que le règlement européen distingue clairement l'administration de l'autorité. Cette distinction est à refléter au dispositif national en distinguant clairement le Commissariat aux affaires maritimes de son commissaire, ce dernier n'étant que le représentant de l'administration mais non pas une administration en soi.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de se borner à désigner explicitement et précisément l'autorité compétente et l'administration responsable aux fins de la mise en œuvre des dispositions européennes en question ainsi que de définir les sanctions applicables à la violation du règlement européen. Toute autre disposition étant à omettre comme entravant l'application directe. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen des articles.

Le Conseil d'État a pris acte que l'exposé des motifs précise que le projet de loi sous revue ne sera pas voté avant l'adoption de la modification de la loi précitée du 9 novembre 1990.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article sous examen est superfétatoire car le champ d'application est clairement défini par l'article 2 du règlement (UE) n° 1257/2013.

Article 2

L'article sous revue entend mettre en œuvre l'article 8 du règlement (UE) n° 1257/2013 concernant les visites des navires.

Le paragraphe 1^{er} vise à réaffirmer la désignation du commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration compétente et la possibilité de déléguer les visites à un organisme agréé.

Les États membres doivent désigner selon l'article 18 du règlement précité les autorités compétentes et les administrations responsables de son application. L'« administration » est définie par l'article 3,

² Projet de loi CE n° 52.884 (doc. parl. n° 7329).

point 10, du règlement comme « une autorité publique à laquelle un État membre a confié la responsabilité de mener à bien les tâches en rapport avec les navires battant son pavillon ou exploités sous son autorité ». La loi précitée du 9 novembre 1990 confie ces missions au Commissariat aux affaires maritimes dirigé par le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes et placé sous l'autorité du ministre. Or, le projet sous avis ne désigne l'administration responsable que de manière incidente au fil du dispositif.

Il est ensuite observé que la faculté de désignation d'un organisme agréé pour effectuer les visites est réservée à l'administration responsable, soit au commissariat lui-même représenté par son commissaire, mais pas directement au commissaire. Cette faculté résulte directement de l'article 8 en question du règlement européen, pris en combinaison avec l'article 3, point 10, du même règlement européen (qui définit l'organisme agréé). Si aux fins de clarté des textes, les auteurs conçoivent comme indispensable de réitérer quels sont les organismes agréés, il leur suffit d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Toujours au paragraphe 1^{er}, la dernière phrase s'avère être redondante avec les dispositions de l'article 9 du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif à la délivrance et au visa des certificats. Par ailleurs, aux termes de cet article, il appartient à l'administration elle-même, soit au Commissariat aux affaires maritimes ou à l'organisme agréé qu'elle a désigné pour la visite, de délivrer le certificat d'inventaire.

L'article 10, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) n° 1257/2013 laisse à l'administration le pouvoir de fixer la durée du certificat d'inventaire dans la limite d'une durée de cinq ans. Au regard du paragraphe 2 dudit article, le Conseil d'État comprend que la durée est fixée au cas par cas.

Or, le paragraphe 2 de l'article sous revue fixe la validité légale du certificat d'inventaire à cinq ans. En fixant ainsi la validité du certificat, le législateur enlève à l'administration le pouvoir d'appréciation lui attribué par le règlement européen. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe 2 sous examen pour non-conformité avec le règlement européen.

Le paragraphe 3 permet de proroger un certificat d'inventaire dans les conditions prévues par l'article 9 du règlement européen. Un tel pouvoir résulte à suffisance des dispositions du règlement européen et n'a pas à être réitéré au niveau national.

Par ailleurs, l'article 9 du règlement européen confie ce pouvoir également à l'organisme agréé désigné par l'administration responsable, ce qu'omet le paragraphe sous revue. Cette omission rend le paragraphe 3 de l'article sous examen contraire aux dispositions du règlement européen.

Comme précédemment mentionné, la mise en œuvre du règlement ne nécessite que la désignation claire et précise de l'autorité compétente et de l'administration responsable ainsi qu'une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 3 sous revue pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen à mettre en œuvre.

Article 3

L'article sous examen entend mettre en œuvre la visite supplémentaire visée à l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 1257/2013. Or, l'article 8, paragraphe 6, du règlement européen ne nécessite aucune mise en œuvre, l'administration responsable se voyant, du seul fait de sa désignation, directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. Partant, l'article sous examen est à supprimer.

Article 4

L'article sous examen entend mettre en œuvre l'article 6 du règlement (UE) n° 1257/2013 quant aux exigences applicables aux propriétaires du navire.

Outre qu'une telle disposition ne nécessite pas de mise en œuvre nationale, il y a lieu de relever que la disposition sous examen s'avère contraire au règlement européen en prévoyant un délai légal de notification de trois mois. Or, l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b), du règlement européen laisse à l'administration le soin de fixer elle-même ce délai de notification. Le Conseil d'État s'oppose donc formellement à la disposition sous revue pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen à mettre en œuvre.

Articles 5 et 6

Les dispositions sous revue ne nécessitent aucune mise en œuvre, l'administration responsable se voyant, du seul fait de sa désignation, directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. Partant, ces deux dispositions sont à supprimer. Il est à cet égard renvoyé aux considérations générales.

Article 7

Outre que les dispositions relatives au plan de recyclage et au certificat y relatif ne nécessitent pas de mise en œuvre nationale, la disposition sous examen s'avère contraire à l'article 10, paragraphes 3 à 5, du règlement européen, en prévoyant une validité légale du certificat de trois mois, alors que la durée de validité est, en vertu du règlement européen, à fixer par l'administration pour une durée ne pouvant en principe excéder trois mois. Le Conseil d'État comprend, ici encore, que la durée est déterminée au cas par cas. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous examen pour non-conformité avec le règlement européen.

Articles 8 à 10

Les dispositions sous revue entendent prévoir la sanction des violations du règlement européen, conformément à son article 22.

Quant à la formulation des incriminations par renvoi aux dispositions européennes, le Conseil d'État se doit de rappeler « qu'il est admis que le législateur peut assortir de peines une norme de droit qui est d'application directe et qui émane d'une institution internationale à laquelle le Luxembourg a dévolu des pouvoirs souverains sur base de l'article 49*bis* de la Constitution, tel un règlement européen, ceci n'est toutefois possible qu'à condition que cette norme ait déterminé, avec la précision voulue par l'article 14 de la Constitution, les faits à incriminer. Aussi, et pour répondre aux exigences du principe de la légalité des incriminations, il y a lieu de renvoyer de manière précise dans un article à part aux dispositions de l'acte [européen] dont le non-respect est constitutif d'une infraction en l'assortissant de peines. Ceci implique que la méthode du renvoi n'est envisageable que si la disposition référée fait ressortir avec suffisamment de clarté en quoi consiste un éventuel comportement répréhensible. Pour le cas où il a été opté pour cette méthode, le Conseil d'État considère encore qu'il est déconseillé d'ajouter dans le texte renvoyant à ces articles des précisions supplémentaires par rapport aux dispositions référées, au risque de semer une certaine confusion quant aux faits et comportements soumis à sanction³. »

Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs d'incriminer précisément les violations au règlement européen par un renvoi exact aux dispositions en question sans ajouts ni reformulations par rapport aux dispositions référées.

Par ailleurs, le Conseil d'État se demande si l'intégralité des violations du règlement européen se trouve être sanctionnée. Par exemple, si la loi en projet sanctionne le défaut de conservation à bord des inventaires, la loi en projet ne sanctionne pas la violation des conditions relatives au contenu des inventaires. De plus, alors que les auteurs entendent sanctionner la violation de l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement européen, ils n'en sanctionnent que la violation de la lettre b), le défaut de communication à l'opérateur prévu à la lettre a) ne se trouvant pas sanctionné. De la même manière, la violation de l'article 6, paragraphe 4, du règlement européen (violation de l'obligation de remettre un certificat à l'opérateur de l'installation de recyclage) ne se trouve pas sanctionnée. Si la loi en projet sanctionne le propriétaire de navire pour ne pas avoir à bord le plan de recyclage, elle ne sanctionne pas l'opérateur de l'installation de recyclage qui n'établirait pas ce plan conformément à l'article 7 du règlement européen.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, de compléter l'énumération des incriminations et d'incriminer précisément les violations au règlement européen par un renvoi exact aux dispositions en question sans ajouts ni reformulations par rapport aux dispositions référées.

³ Avis complémentaire n° 50.368 du Conseil d'État du 16 janvier 2018 sur le projet de loi instituant un système de contrôle et de sanctions relatif aux denrées alimentaires (doc. parl. 6614) ; avis n° 52.789 du Conseil d'État du 27 juillet 2018 sur le projet de loi relatif aux contrôles officiels des produits agricoles (doc. parl. 7273).

Article 11

Sans observation.

Article 12

Le Conseil d'État relève que la référence, en début de phrase, à l'article 4 du Code pénal, est superfétatoire. Il y a donc lieu de supprimer les termes « En application de l'article 4 du Code pénal ».

Toujours concernant la première phrase, le Conseil d'État constate que les auteurs se sont inspirés de l'article 5, alinéa 2, du Code de procédure pénale. Pour éviter toute confusion et afin de s'aligner sur la formulation employée dans la disposition précitée, il demande aux auteurs de ne pas viser « tout étranger » mais « toute personne qui a sa résidence habituelle sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ». Par ailleurs, le Conseil d'État demande aux auteurs d'ajouter que le fait doit être puni par la législation du pays où il a été commis.

S'il était de l'intention des auteurs d'incriminer des faits qui ne sont pas punis par la législation du pays où ils ont été commis, il conviendrait de s'inspirer de l'article 5-1 du Code de procédure pénale.

Article 13

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsqu'il est fait référence au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006, une espace insécable est à insérer avant le numéro du règlement, pour écrire « règlement (UE) n° 1257/2013 ». Par ailleurs, lors de la mention de ce règlement, les termes « en sa dernière version en vigueur » sont à supprimer, pour être superfétatoires.

Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en séparant chacun des éléments par une virgule, pour écrire, par exemple « article 3, paragraphe 1^{er}, point 1₂ » et « article 9, paragraphe 1^{er}, alinéa 2₂ ».

En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire, par exemple, « 2 500 à 100 000 euros ».

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

Le conditionnel est à éviter du fait qu'il peut prêter à équivoque.

Article 1^{er}

La référence à un premier point s'écrit « point 1 » sans l'ajout des lettres « er » en exposant.

À la forme abrégée introduite pour désigner le règlement (UE) n° 1257/2013, le terme « le » est à supprimer, étant donné qu'il ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire.

Article 2

Au paragraphe 1^{er}, l'article définit « le » avant le terme « commissaire » est à omettre, étant donné qu'il ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire.

Article 4

À la première phrase, les termes « à l'article » en trop sont à supprimer.

Article 8

Il est suggéré d'écrire « matières dangereuses interdites sur base de l'article 4 et de l'annexe I dudit règlement (UE) n° 1257/2013. »

Article 13

L'article sous revue est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 13.** L'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, est complété par un nouveau tiret libellé comme suit :

« – Convention internationale pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée à Hong Kong, 2009. » »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté 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

03

Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme

Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2024

La réunion a eu lieu en mode hybride.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 décembre 2023
2. 8229 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 7329 Projet de loi
 - 1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
 - 2° portant modification :
 - a) du Code de la consommation ;
 - b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
 - c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et
 - d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
 - Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 8048 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE 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

6. Divers (prochaine réunion)

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. Marc Baum, M. François Bausch, Mme Simone Beissel, M. Jeff Boonen, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Patrick Goldschmidt, M. Claude Haagen, Mme Carole Hartmann, Mme Paulette Lenert, Mme Octavie Modert, Mme Stéphanie Weydert

Mme Liz Braz, observatrice

M. Lex Delles, Ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme

M. Jean-Marie Reiff, Directeur de l'ILNAS, M. Luis Da Silva Arede, de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS) ;

M. André Hansen, Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, M. Marc Siuda, Mme Annabel Rossi, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, M. Tom Weidig
M. Marc Goergen, observateur

*

Présidence : Mme Carole Hartmann, Présidente de la Commission

*

Compte tenu des conditions météo et de route, la commission décide, séance tenante, de convoquer la réunion également sous forme de visioconférence. En attendant l'arrivée de Madame le Président, Madame le Vice-Président Octavie Modert préside la réunion (à distance).

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 décembre 2023

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 8229 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre Lex Delles se propose de présenter ce projet de loi qui a été déposé le 1^{er} juin 2023 à la Chambre des Députés.

Pour cette présentation, il est renvoyé à l'exposé des motifs joint au

document de dépôt.

En résumé, ce dispositif a pour objet de transposer la directive (UE) 2022/2380 qui harmonise les ports de charge de certaines catégories d'équipements radioélectriques.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Carole Hartmann est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Proposant de parcourir les observations du Conseil d'Etat en s'appuyant sur le tableau synoptique transmis à la commission, Monsieur le Ministre accorde la parole aux représentants de l'ILNAS.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'article 3 de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques, ci-après « loi modifiée du 27 juin 2016 ».

Les deux modifications ont notamment trait aux exigences essentielles auxquelles doivent répondre les équipements concernés ainsi qu'aux conditions de construction de ces derniers.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 introduit un nouvel article 3*bis* dans la loi modifiée du 27 juin 2016.

Ce nouvel article prévoit la possibilité pour le consommateur (ou « utilisateur final ») d'acquérir certaines catégories d'équipements radioélectriques sans dispositif de charge. L'article prévoit également l'obligation pour les opérateurs économiques d'informer les consommateurs, par un pictogramme facilement accessible, si un dispositif de charge est joint ou non à l'équipement radioélectrique proposé à la vente.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie l'article 10, paragraphe 8, de la loi modifiée du 27 juin 2016. Sont précisées les obligations des fabricants en termes d'instructions et d'informations de sécurité qui doivent accompagner les équipements radioélectriques ainsi que les instructions à fournir s'il s'agit d'équipements radioélectriques émettant intentionnellement des ondes radioélectriques.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 modifie l'article 12, paragraphe 4, de la loi modifiée du 27 juin 2016 en insérant un nouvel alinéa 2.

Cet alinéa prévoit l'obligation pour les importateurs d'informer les consommateurs et autres utilisateurs finals, par une étiquette suffisamment lisible et visible, lorsqu'ils mettent à disposition les équipements radioélectriques énumérés à l'annexe Ibis.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 5

L'article 5 modifie l'article 13, paragraphe 2, de la loi modifiée du 27 juin 2016 par l'ajout d'un nouvel alinéa 3. Cet alinéa oblige les distributeurs, lorsque ceux-ci mettent à disposition des équipements radioélectriques visés à l'article 3, paragraphe 4, à en informer les consommateurs ou utilisateurs finals par une étiquette suffisamment lisible et visible.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 modifie l'article 17, paragraphe 2, de la loi modifiée du 27 juin 2016 relatif aux procédures d'évaluation de la conformité en ajoutant les équipements radioélectriques visés à l'article 3, paragraphe 4.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 7

L'article 7 modifie l'article 34 de la loi modifiée du 27 juin 2016. Il s'agit de préciser la procédure applicable au niveau national aux équipements radioélectriques qui présentent un risque ou ne sont pas conformes à au moins une des exigences essentielles applicables énoncées à l'article 3 ou à un élément nouveau de la directive à transposer et qui sont soumis par le département de la surveillance du marché de l'ILNAS à un examen approfondi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 8

L'article 8 apporte des modifications à l'article 37 de la loi modifiée du 27 juin 2016. Il s'agit d'ajouter des situations dans lesquelles une non-conformité formelle peut être constatée par le département de la surveillance du marché et qui appelle l'adoption de mesures de mise en conformité auprès de l'opérateur économique concerné.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 9

L'article 9 initial introduit une nouvelle annexe intitulée « ANNEXE *Ibis* » dans la loi modifiée du 27 juin 2016. Cette annexe a trait à certaines spécifications et informations relatives à la charge applicable à certaines catégories ou classes d'équipements radioélectriques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat signale que la nouvelle annexe que le présent article insère à la suite de l'annexe I dans la loi à modifier a déjà été mise à jour et propose de reformuler l'article 9 en se limitant à renvoyer à l'annexe afférente de la directive à transposer.

La commission fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Article 10

L'article 10 initial détermine la date d'entrée en vigueur du dispositif. Cette date se calque sur celle de l'article 2 de la directive (UE) 2022/2380.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, Monsieur Guy Arendt signale qu'il s'agit désormais d'une entrée en vigueur rétroactive et estime qu'il y a lieu d'amender cette disposition.

Une discussion sur la teneur exacte de l'amendement à proposer s'ensuit.

En fin de compte, la commission, jugeant superfétatoire une disposition d'entrée en vigueur spécifique dérogeant au droit commun, décide de supprimer purement et simplement cet article.

Article 11

L'article 11 précise à partir de quel moment cette loi s'applique aux catégories ou classes d'équipements radioélectriques visées à la partie I, points 1.1 à 1.12, de l'annexe *Ibis*, ainsi qu'aux catégories ou classes d'équipements radioélectriques visées à la partie I, point 1.13, de l'annexe *Ibis*.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Discussion générale

À la suite d'une question afférente de Madame Simone Beissel, il est précisé que le présent dispositif ne requiert pas de règlements d'exécution pour le rendre opératoire.

Renvoyant à l'avis de la Chambre de Commerce, Madame Octavie Modert s'interroge sur les charges supplémentaires imposées aux distributeurs.

Un représentant de l'ILNAS explique que tant les importateurs que les

distributeurs de produits ont toujours certaines obligations lors de la mise sur le marché d'un produit. Ils doivent ainsi vérifier si le producteur a marqué le produit ou l'emballage de celui-ci, tel que prescrit par la loi. Dans le présent cas de figure, ils ont deux obligations : vérifier, d'une part, si le fabricant a apposé le pictogramme prévu qui informe le consommateur sur la présence ou non d'un dispositif de charge et certaines autres informations requises et, d'autre part, vendre l'équipement de sorte que ces informations soient clairement perceptibles pour le consommateur. L'orateur estime que ces charges dites supplémentaires sont négligeables. Lorsque le fabricant ne respecte pas ses obligations, le distributeur peut bien évidemment refuser de vendre l'équipement afférent.

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen reprend la présidence (en présentiel).

3. 7329 Projet de loi

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Désignation d'un nouveau rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

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

Monsieur le Vice-Président accorde la parole à Monsieur le Ministre qui dresse un bref historique des travaux législatifs concernant ce projet de loi, déposé le 29 juin 2018.

Monsieur le Ministre souligne l'importance de ce dispositif pour le secteur maritime et invite la commission à lui accorder un traitement prioritaire.

Proposant de parcourir le tableau synoptique transmis à la commission qui comporte les réactions ou propositions du Ministère de l'Economie aux observations exprimées dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, Monsieur le Ministre accorde la parole aux représentants du Commissariat aux affaires maritimes.

Article 3 (amendement 1^{er})

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 4, art. 0.3.0-2 (amendement 2)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il se voit désormais en mesure de lever son opposition formelle.

Article 5 (amendement 3)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression effectuée lui permet de lever son opposition formelle.

Article 66 (amendement 4)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever, d'une part et compte tenu des explications fournies par la commission, sa réserve et, d'autre part, au regard de l'amendement proposé, son opposition formelle.

Article 73, art. 3.0.0-1 (amendement 5)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.0.0-2 (amendement 6)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. Le Conseil d'Etat juge insuffisante la suppression des références qu'il a critiquées dans son avis initial et donne à considérer que « la commission maintient son raisonnement en précisant qu'un règlement grand-ducal détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal. ». Le Conseil d'Etat rappelle donc que dans « une matière réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution, il revient à la loi de déterminer avec la précision suffisante les éléments essentiels du cadre permettant l'éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer. ».

Afin de lever son opposition formelle, le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article 3.0.0-2., paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.¹

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

La commission fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat. Par conséquent, elle supprime également, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la référence faite au règlement grand-ducal par la définition de gens de mer

¹ « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord, ~~de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal.~~ »

(art. 3.0.0-1., point 6°).

Supprimée par la commission, le Conseil d'Etat signale également dans son avis complémentaire qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée par rapport à la référence faite à des résolutions de la Conférence générale de l'OIT.

Article 73, art. 3.0.0-4 (nouveau) (amendement 7)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, ancien art. 3.0.0-4, paragraphe 1^{er} (amendement 8)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle formulée à l'égard du présent article.

Article 73, art. 3.1.1-2 (amendement 9)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement proposé lui permet de lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.1.1-2.

Article 73, art. 3.1.1-6, paragraphe 1^{er} (amendement 10)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression du point 4° lui permet de lever son opposition formelle afférente.

Article 73, art. 3.1.1-7, dernier alinéa (amendement 11)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique que la suppression des termes « et le contenu » limite le champ d'application du règlement grand-ducal à la seule forme du certificat médical, ce qui lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-8 (amendement 12)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression proposée lui permet de lever ses trois oppositions formelles.

Article 73, art. 3.1.1-9 (amendement 13)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-13 (amendement 14)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression

faite lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-16, alinéa 2 (amendement 15)

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

Article 73, art. 3.1.1-17 (amendement 16)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les suppressions et précisions apportées à cet article lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Article 73, art. 3.1.1-20 (amendement 17)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.1.2-3 (amendement 18)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression du renvoi à un règlement grand-ducal lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.1.2.-5 à 3.1.2-32 (amendements 19 à 22)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.1.2-34 (amendement 23)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la référence à un règlement grand-ducal pour les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière est supprimée et que le renvoi à un règlement grand-ducal n'est uniquement maintenu, après consultation des partenaires sociaux, pour la fixation de la forme que pourra revêtir la garantie financière. Il se dit dès lors en mesure de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.2-47 (amendement 24)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique qu'il ne partage pas l'interprétation faite par la commission de la coutume et souligne « que c'est précisément la constance et l'uniformité de l'usage dans un milieu social qui en fait une coutume. ». Dans le présent cas de figure, l'usage est toutefois « défini en raison des pratiques spécifiques et variables appliquées sur le navire où le marin est affecté. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat s'interroge sur la nature des usages professionnels spécifiques à un navire donné visés par la disposition sous revue et considère que l'article, par l'emploi des termes « dans les conditions

convenues et dans le respect de la présente loi [...] », distingue les obligations relatives à l'exécution du travail par le marin selon qu'elles aient une origine conventionnelle ou une origine normative. Il souligne qu'en plaçant les « usages » à la suite des lois et règlements, cette disposition place ceux-ci parmi les actes normatifs.

Le Conseil d'Etat constate donc que les usages dont il est question sont susceptibles de réglementer les droits des travailleurs. Puisque ces droits constituent une matière réservée à la loi en vertu de l'article 34 de la Constitution, les points essentiels relatifs à cette matière doivent être contenus dans la loi. Par conséquent, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle.

In fine, le Conseil d'Etat souligne « qu'une obligation en lien avec l'exécution par le marin de son travail ne lui est imposable que s'il y a consenti par contrat, s'il est soumis à une convention collective de travail qui prévoit cette obligation ou si cette obligation est prévue par une norme européenne ou internationale, une loi ou un règlement grand-ducal. L'usage dont il est question à la disposition sous avis ne relève d'aucune de ces conventions ou d'aucun de ces actes normatifs. ».

Afin qu'il puisse lever son opposition formelle, le Conseil exprime une proposition de texte pour l'article 3.1.2-47, point 1^o, nouveau.²

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes suggèrent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.1-3 (amendement 25)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.1-11, alinéa 1^{er} (amendement 26)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les suppressions des anciens points 3^o à 6^o lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.2.1-13 à 3.2.2-6 (amendements 27 à 30)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.2-9 (amendement 31)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

² « 1^o d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements et usages en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime. »

Article 73, art. 3.2.2-20 (amendement 32)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque que l'amendement effectué lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.2.2-22 (amendement 33)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.2.2-23 (amendement 34)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes de « marin de sexe masculin » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.2.3-8, alinéa 2, et 3.2.3-13 (amendements 35 et 36)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.3-14 (amendement 37)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il peut lever son opposition formelle initiale exprimée pour des raisons de sécurité juridique, l'amendement parlementaire l'amène toutefois à exprimer une nouvelle opposition formelle en vertu des articles 34, 35 et 45, paragraphe 2, de la Constitution. L'insertion effectuée n'apporte pas la précision requise dans le cadre de matières réservées à la loi. L'ajout se limite à préciser que ce seront des « règlements grand-ducaux ou conventions collectives » qui fixent le montant du salaire minimal par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Le Conseil d'Etat souligne que le législateur ne peut pas se dérober de pareilles matières en chargeant une autre autorité de définir l'étendue et les modalités de leur pouvoir réglementaire.

Un examen de la Convention du travail maritime permet au Conseil d'Etat de formuler une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.³ Le Conseil d'Etat fonde sa proposition en rappelant que l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle a précisé que les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale.

³ « **Art. 3.2.3-14.** Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas au Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ~~ou conventions collectives~~, par référence aux rémunérations ~~généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international~~ établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.4-3, paragraphe 2 (amendement 38)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations apportées par la commission lui permettent – compte tenu de l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle – de lever son opposition formelle concernant les articles 3.2.4-3 et 3.2.4-7.

Article 73, art. 3.2.4-11 (amendement 39)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement apporté au paragraphe 3 et la suppression de l'ancien paragraphe 4 lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Article 73, articles 3.2.4-16 à 3.3.2-2 (amendements 40 à 43)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.2-3 (amendement 44)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression de la dernière phrase de cet article lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.3.2-7 à 3.3.3-21, paragraphe 2 (amendements 45 à 50)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.3-22 (amendement 51)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que l'amendement parlementaire limite le champ d'application du règlement grand-ducal en se référant aux mesures de précautions visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 et en supprimant toute référence à une possibilité de définition.

Le Conseil d'Etat doute toutefois de la qualification de certaines sources, auxquelles le libellé renvoie désormais, en actes juridiques contraignants applicables au Luxembourg auxquels il peut être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle précitée. Il cite plus particulièrement « les directives ou normes recommandées par des « organismes du secteur maritime » ».

Par conséquent, le Conseil d'Etat dit ne pas être en mesure de pouvoir lever

son opposition formelle fondée sur l'article 34 de la Constitution. Il formule cependant une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.⁴

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

*Article 73, intitulé de la section 2 et phrase liminaire de l'art. 3.3.3-24
(amendement 52)*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « autres personnes intéressées » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.3.3-25 (amendement 53)

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

Article 73, suppression de l'article 3.3.3-26 (amendement 54)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la suppression de cet article lui permet de lever son opposition formelle. Il attire toutefois l'attention de la commission au fait que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1^{er} et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Cette incohérence étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'amendement proposé.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes confirment qu'il y a également lieu d'amender les articles cités par le Conseil d'Etat.

La commission fait siennes les suggestions d'amendement esquissées dans le tableau synoptique lui transmis.⁵

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen tient à préciser que cette

⁴ « **Art. 3.3.3-22.** Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ~~en tenant compte des~~ conformément aux instruments internationaux, énumérés en annexe I, ~~codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.~~ »

⁵ « **Art. 3.3.3-2.** (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des ~~directives, normes et principes généraux,~~ politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, ~~telles que visées à l'article 3.3.3-26 établis au présent chapitre,~~ y compris les activités de prévention des risques professionnels, (...) » et « **Art. 3.3.3-4.** Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter ~~les directives nationales principes généraux visées à l'article 3.3.3-26 au présent chapitre~~ et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants: (...) »

décision, en l'absence de propositions de texte afférentes du Conseil d'Etat, implique que la commission devra une nouvelle fois saisir le Conseil d'Etat pour avis.

Article 73, suppression de l'article 3.3.3-28 (amendement 55)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.3-29 (amendement 56)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » lui permet de lever son opposition formelle y relative.

Article 73, articles 3.3.3-30 et 3.3.4-17 (amendements 57 et 58)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que ces amendements parlementaires ne répondent que partiellement à ses oppositions formelles.

Ainsi, l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Le Conseil d'Etat maintient donc son opposition formelle à l'égard de cet article. En revanche, il est en mesure de lever son opposition formelle à l'encontre de l'article 3.3.4-17.

Le Conseil d'Etat ajoute que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Il demande donc l'omission de ces références au niveau de l'article 3.3.3-28.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de faire droit aux observations du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne la référence faite à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, et renvoient à leur suggestion de reformulation esquissée dans le tableau synoptique transmis à la commission.⁶

La commission accepte la suggestion d'amendement esquissée.

Article 73, suppression et remplacement des art. 3.4.0-1 à 3.4.0-5 (amendement 59)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que le remplacement effectué lui permet de lever ses oppositions formelles.

⁶ **Art. 3.3.3-28.** (1) « En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~3.3.3-1, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-2, paragraphes 1^{er} à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-7, paragraphes 1^{er} et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-12, paragraphes 2 et 5, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-14, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-15, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements et des arrêtés pris en leur exécution~~ est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à ~~25.000~~ 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Article 73, art. 3.4.0-6 (amendement 60)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées à l'ancien article 3.4.0-6 lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.4.0-7 (amendement 61)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Article 74 et ancien article 93 (amendements 62 et 63)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 96, paragraphe 2 (amendement 64)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat, notant que l'amendement supprime toute possibilité d'arbitraire qui entachait l'article 96, paragraphe 2, se dit en mesure de lever son opposition formelle afférente.

Article 98 (amendement 65)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le risque d'arbitraire est désormais évité, de sorte qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Article 106 et annexe (amendements 66 et 67)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Discussion générale

Répondant à Madame Simone Beissel, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que **le registre maritime compte actuellement** 202 navires battant pavillon luxembourgeois et un tonnage brut de 1,37 millions de tonnes. L'âge moyen des navires est de 14,2 ans. Le nombre de marins actifs sur ces navires luxembourgeois se situe autour de 2 200 personnes. Dans la marine marchande, on compte, en règle générale, dix marins par navire. Aucun capitaine actif de nationalité luxembourgeoise n'existe. Le seul luxembourgeois disposant d'un brevet de capitaine travaille au sein de l'administration publique et plus précisément au Commissariat aux affaires maritimes.

Répondant à Monsieur Marc Baum, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que le nombre total de **marins enregistés** se situe autour de 6 000 personnes. 42% de ce contingent sont

des ressortissants de l'Union européenne. Les marins de nationalité luxembourgeoise se comptent sur une main.

Tout en remarquant que sa sensibilité politique votera pour ce projet de loi compte tenu des nettes améliorations qui seront apportées à la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, Monsieur François Bausch tient à rappeler que le dispositif à modifier a été déposé à l'époque par Monsieur le Ministre Robert Goebbels. L'intervenant renvoie aux affirmations faites à l'époque quant aux bénéfiques répercussions économiques qui justifieraient la création de ce registre maritime. Il annonce vouloir **dresser un bilan** de ces prédictions en séance publique, compte tenu également des charges et des risques qu'a entraîné la création d'un tel registre pour l'Etat.

Monsieur le Ministre donne à considérer que lesdites répercussions économiques sont à examiner dans un contexte plus large et non seulement en termes d'impôts ou de taxes générés directement par ces activités maritimes.

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen clôt cette discussion en rappelant que le projet de loi qui suit comporte des liens avec le présent projet de loi, de sorte qu'il y a lieu de veiller à un certain ordre chronologique dans l'évacuation de ces projets de loi.

Madame le Président Carole Hartmann reprend la présidence (en présentiel).

4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Monsieur le Ministre rappelle succinctement l'objet du projet de loi sous rubrique.⁷

Pour illustrer ses propos, l'orateur fait circuler un exemple d'un « *International Ship Security Certificate* » issu suite à la vérification prévue et qui doit être renouvelé après une vérification de renouvellement au plus tard cinq ans après sa date de délivrance.

Madame le Président souhaite savoir si l'avis complémentaire du Conseil d'Etat concernant le projet de loi 7329 amendé et les modifications qui viennent d'être décidées ont un impact sur le présent projet de loi. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes répondent par la négative.

- Désignation d'un nouveau rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre propose que les représentants du Commissariat aux affaires maritimes poursuivent leur commentaire des observations exprimées dans l'avis du Conseil d'Etat en s'appuyant sur le tableau synoptique

⁷ Il est renvoyé au procès-verbal de la réunion du 4 mars 2021 de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace.

transmis à la commission.⁸

De manière générale, la commission marque son accord aux reformulations esquissées par les représentants du Commissariat aux affaires maritimes dans ledit tableau.

Article 25

Concernant l'article 25 (ancien), Madame le Rapporteur s'interroge sur la notion peu commune de « **mesures correctives** » employée et considère floue la formulation du nouveau paragraphe 2 – comment et sous quelle forme ces mesures sont-elles demandées et qui les exécute ? Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise qu'il s'agira d'une injonction adressée à l'organisme de sûreté, qui, lui, doit prendre ces mesures.

Article 29

Madame le Rapporteur juge pertinente la critique terminologique du Conseil d'Etat. Elle ne partage pas l'avis des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qu'il y a lieu de maintenir des termes variés (manquement, défaut, anomalie) pour désigner un même fait, une non-conformité, pour la simple raison que la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois péchait déjà dans ce sens.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède qu'on pourrait également recourir au terme générique de « non-conformité ».

Madame le Rapporteur souligne qu'il y a donc lieu d'amender cet article. Lesdits termes sont à remplacer par celui de « non-conformité ».

Nouvel article 34

L'amendement proposé en réaction aux observations exprimées dans l'avis du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 35 suscite des questions.

Répondant à Monsieur Sven Clement, une représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que la précision apportée par le *paragraphe 1^{er}* n'est pas nouvelle et renvoie au Code pénal et disciplinaire de la marine marchande.

Monsieur Sven Clement, soulignant le caractère tout à fait général du libellé proposé, estime qu'il y a lieu de formuler le paragraphe 1^{er} avec davantage de précision en le limitant aux infractions commises aux dispositions de la présente loi.

Madame le Président Carole Hartmann partage cette appréciation. Elle estime qu'il y aurait même lieu de renvoyer avec précision aux dispositions de sûreté concrètement visées.

Une discussion de texte s'ensuit.

⁸ Voir le courrier électronique du 18 janvier.

Une représentante du Ministère précise qu'il s'agit en fait des articles 31, 32 et 33 du dispositif amendé qui sont visés, l'ancien article 35 devenant l'article 33.

Concernant le *paragraphe 2* et répondant à Monsieur Sven Clement, une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise que le libellé de ce paragraphe ne reprend pas exactement la formulation de l'article 5 du Code de procédure pénale. Le terme « résidant » n'apparaît pas. L'expression « ou tout étranger » a été choisie à escient.

Renvoyant au principe *non bis in idem* de la procédure pénale, Madame le Président considère la deuxième partie du paragraphe 2 comme superfétatoire. Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes rappelle qu'ils ont repris, l'exception évoquée ci-avant mise à part, la formulation du Code de procédure pénale.

Monsieur Sven Clement remarque qu'il s'interroge alors sur le renvoi fait au début du paragraphe 2 au Code pénal. Renvoyant à l'avis du Conseil d'Etat concernant le projet de loi n° 8048 (article 12), une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise que ce renvoi peut être considéré comme superflu.

Discussion générale

Madame le Rapporteur Simone Beissel s'interroge sur l'impact financier de la situation géopolitique tendue sur la marine marchande. L'intervenante renvoie aux attaques de navires internationaux en mer Rouge émanant de rebelles yéménites. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes précisent que des polices d'assurance existent qui couvrent pareils **risques de guerre**. Ces assurances ne sont pas obligatoires, mais des armateurs dont les navires traversent ces eaux en contractent.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ajoute que cette même problématique se pose et s'est posée en Europe au niveau de la mer Noire. Dans le contexte de la guerre en Ukraine, les assureurs ont indemnisé des armateurs dont des navires marchands ont été bloqués. Des navires battant pavillon maritime luxembourgeois n'étaient pas concernés. Il est évident que l'assurance de tels risques représente un coût supplémentaire pour la flotte marchande.

Compte tenu de la confusion faite, semble-t-il également par le Conseil d'Etat, entre **sûreté et sécurité**, Madame le Rapporteur invite les auteurs du projet de loi à lui fournir, aux fins de la rédaction de son projet de rapport, une note explicative différenciant sans équivoque ces deux termes. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que ces deux notions sont clairement définies dans les conventions internationales, de sorte qu'ils ont considéré comme superfétatoire l'insertion de telles définitions dans la future loi. Une note à ce sujet existe déjà. Rien ne s'oppose à la faire parvenir à Madame le Rapporteur.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ajoute que, sommairement, la notion de « sûreté » des navires renvoie aux mesures à prendre pour protéger les navires et le personnel à bord d'actes criminels

susceptibles de les viser (piraterie, terrorisme). On distingue différents types de précautions à mettre en œuvre en fonction du niveau de la menace. Le présent projet de loi traite précisément de cet aspect, aspect qui, depuis les attentats dits du « 9/11 », n'a cessé de gagner en importance. La notion de « sécurité »⁹, en revanche, désigne les mesures visant à réduire les risques inhérents aux navires et au travail sur ceux-ci d'un point de vue technique.

Madame le Rapporteur signale que cette explication devrait suffire.

Conclusion générale

Madame le Président rappelle qu'une lettre d'amendements est à rédiger. Compte tenu du fait que ces amendements ne correspondront pas exactement à ceux esquissés dans le tableau synoptique, elle propose que, avant d'en saisir le Conseil d'Etat, la lettre d'amendements soit transmise pour accord aux membres de la commission. Elle suggère de prévoir un délai de réaction de trois jours.

La commission marque son accord à cette façon de procéder.

5. 8048 **Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE 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 accorde la parole à Monsieur le Ministre. Celui-ci rappelle que le 30 mars 2022, la Chambre des Députés a approuvé la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.¹⁰ Jusqu'à présent, les critères pour l'entrée en vigueur de cette convention ne sont pas remplis.

En attendant l'entrée en vigueur de ladite convention, l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Le règlement européen met en œuvre la Convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen, mais également de pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un Etat membre. Ce règlement se caractérise par des mesures plus rigoureuses que celles prévues par la Convention de Hong Kong. Sa mise en œuvre dans le droit national est l'objet du présent projet de loi.¹¹

L'orateur poursuit en résumant les mesures prévues par le dispositif. Pour illustrer ses propos, l'orateur fait circuler un exemple d'un « certificat

⁹ « *safety* » en anglais.

¹⁰ Projet de loi n° 7854.

¹¹ A noter que le présent projet de loi ne pourra être voté qu'une fois que le projet de loi n° 7329 aura été adopté.

d'inventaire » dorénavant requis.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que ladite convention entrera probablement en vigueur en 2025. Des pays comme le Bangladesh et le Liberia viennent d'adhérer à la Convention de Hong Kong.

Discussion générale

Madame Simone Beissel donne à considérer que même si ladite convention entre prochainement en vigueur, une large partie du monde continuera à recycler ses navires de manière non réglementée, voire sous des conditions très permissives. Dès lors, les armateurs de l'Union européenne se verront, de manière délibérée, placés dans une situation de **désavantage commercial**. Compte tenu des coûts substantiels supplémentaires ainsi générés, il ne faudra pas s'étonner de voir les armateurs tenter d'éviter, voire de contourner par tous les moyens, cette nouvelle réglementation.

Monsieur le Ministre donne à considérer que la problématique évoquée se retrouve dans toutes les branches économiques et ceci dès qu'un espace économique se décide à réglementer davantage tel ou tel aspect d'une activité économique. L'orateur juge toutefois comme crucial pour la renommée du pavillon maritime luxembourgeois qu'il ne tolère pas un démantèlement de ses anciens navires dans des conditions socialement et écologiquement irresponsables et ceci d'autant plus que tous les Etats pavillons de l'Union européenne sont également soumis à cette réglementation. De surcroît, dès l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, un grand nombre de pavillons maritimes supplémentaires de par le monde participeront à cet effort. Pour réaliser des progrès dans de tels domaines, il y a toujours un Etat ou un espace économique qui doit franchir le premier pas et montrer la voie.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre propose d'examiner les observations du Conseil d'Etat en parcourant le tableau synoptique transmis à la commission qui comporte les réactions afférentes des auteurs du projet de loi.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} délimite le champ d'application de la loi.

Le champ d'application est celui déterminé par le règlement (UE) n° 1257/2013.

Certains types de navires mis à part, le règlement s'applique aux navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 500. Ces critères étant plus restreints que ceux de la loi modifiée du 9 novembre 1990, le présent dispositif n'a pas vocation à s'appliquer à tous les navires battant pavillon

luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat qualifie cet article comme superfétatoire, puisque ce champ d'application est déjà « clairement défini par l'article 2 du règlement (UE) n° 1257/2013. ».

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime l'article 1^{er}.

Article 2

L'article 2 met en œuvre l'article 8 du règlement (UE) n° 1257/2013 concernant les visites des navires.

Lors des visites, l'inventaire des matières dangereuses est vérifié et l'absence de tenue à jour pourra entraîner l'arrêt du navire et la prise de sanctions pénales. Un certificat d'inventaire des matières dangereuses, d'une durée de cinq ans, est délivré à la suite d'une visite initiale ou de renouvellement concluante. Ce certificat d'inventaire fait partie des certificats et documents devant obligatoirement se trouver à bord, susceptibles d'être inspectés lors de contrôles par l'Etat du port.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles à l'encontre de l'article 2 et qui visent ses paragraphes 2 et 3. La première est exprimée « pour non-conformité avec le règlement européen », la seconde « pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen à mettre en œuvre. ».

Le Conseil d'Etat ajoute que si « aux fins de clarté des textes, les auteurs conçoivent comme indispensable de réitérer quels sont les organismes agréés, il leur suffit d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. ».

Le Conseil d'Etat se heurte également à la formulation du paragraphe 1^{er}. Il souligne que la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 « ne nécessite que la désignation claire et précise de l'autorité compétente et de l'administration responsable ainsi qu'une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. (...) Or, le projet sous avis ne désigne l'administration responsable que de manière incidente au fil du dispositif. ». Le Conseil d'Etat remarque, en outre, qu'il suffit, en ce qui concerne la désignation d'un organisme agréé pour effectuer les visites, d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. De surcroît, il juge la dernière phrase de ce paragraphe comme redondante avec les dispositions de l'article 9 du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif à la délivrance et au visa des certificats.

Dans un objectif de cohérence de la législation ayant trait aux affaires maritimes, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à ce que cet article désigne le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration compétente.

Ils donnent à considérer que le chapitre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, quoique intitulé « Mission du Commissariat aux affaires maritimes », confie des missions uniquement au commissaire. Son article 2 précise en effet : « le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions : [...] ». C'est également le Commissaire qui, sur base de l'article 65, peut mandater des organismes habilités : « En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra [...] mandater les sociétés de classification agréées par le ministre pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence ».

Ils soulignent que c'est ainsi que l'ensemble des lois et règlements grand-ducaux désigne systématiquement le Commissaire.

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent d'amender le projet de loi en formalisant dans un article unique la désignation du Commissaire comme l'administration luxembourgeoise compétente en application de l'article 18 du règlement (UE) n° 1257/2013. Seront dès lors supprimés tous les autres articles à l'exception des articles qui se rapportent aux sanctions pénales.

Un nouvel article 2 clarifie dorénavant que le livre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est applicable pour la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013.

La commission marque son accord à l'amendement esquissé dans le tableau synoptique lui transmis.

Article 3

L'article 3 traite de la visite supplémentaire visée à l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat souligne que ledit article du règlement européen ne nécessite aucune mise en œuvre. Du seul fait de sa désignation, l'administration responsable se voit directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. Le Conseil d'Etat demande donc la suppression de cet article.

La commission fait droit à la demande du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 entend mettre en œuvre l'article 6 du règlement (UE) n° 1257/2013 quant aux exigences applicables aux propriétaires du navire.

Dans son avis, le Conseil d'Etat souligne qu'une telle disposition ne requiert pas de mise en œuvre nationale et s'oppose formellement à cet article pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, du fait qu'il « s'avère contraire au règlement européen en prévoyant un délai légal de notification de trois mois. Or, l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b), du règlement européen laisse à l'administration le soin de fixer elle-même ce délai de notification. ».

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime l'article 4.

Articles 5 et 6

Les articles 5 et 6 entendent mettre en œuvre les articles 7, paragraphe 4, et 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat rappelle que pareilles dispositions « ne nécessitent aucune mise en œuvre, l'administration responsable se voyant, du seul fait de sa désignation, directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. ».

Le Conseil d'Etat exige donc la suppression de ces deux articles.

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime les articles 5 et 6.

Article 7

L'article 7 prévoit que le commissaire ou un organisme habilité émet le certificat attestant que le navire est prêt au recyclage.

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que cette disposition concernant le certificat relatif au plan de recyclage ne requiert pas de mise en œuvre nationale. De surcroît, il s'oppose formellement à cet article, comme étant « contraire à l'article 10, paragraphes 3 à 5, du règlement européen, en prévoyant une validité légale du certificat de trois mois, alors que la durée de validité est, en vertu du règlement européen, à fixer par l'administration pour une durée ne pouvant en principe excéder trois mois. ».

Partant, la commission supprime l'article 7.

Articles 8 à 10

Les articles 8 à 10 regroupent les sanctions à prévoir pour les infractions aux articles 4, 5, 7, 9 et 16 du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, à la mise en œuvre, telle que projetée par ces dispositions, de l'article 22 du règlement (UE) n°1257/2013.¹²

¹² Le Conseil d'Etat rappelle « qu'il est admis que le législateur peut assortir de peines une norme de droit qui est d'application directe et qui émane d'une institution internationale à laquelle le Luxembourg a dévolu des pouvoirs souverains sur base de l'article 49*bis* de la Constitution, tel un règlement européen, ceci n'est toutefois possible qu'à condition que cette norme ait déterminé, avec la précision voulue par l'article 14 de la Constitution, les faits à incriminer. Aussi, et pour répondre aux exigences du principe de la légalité des incriminations, il y a lieu de renvoyer de manière précise dans un article à part aux dispositions de l'acte [européen] dont le non-respect est constitutif d'une infraction en l'assortissant de peines. Ceci implique que la méthode du renvoi n'est envisageable que si la disposition référée fait ressortir avec suffisamment de clarté en quoi consiste un éventuel comportement répréhensible. Pour le cas où il a été opté pour cette méthode, le Conseil d'Etat considère encore qu'il est déconseillé d'ajouter dans le texte renvoyant à ces articles des précisions

Le Conseil d'Etat demande de compléter l'énumération des incriminations et d'incriminer précisément les violations au règlement européen par un renvoi exact aux dispositions en question sans ajouts ni reformulations par rapport aux dispositions référées.

Le Conseil d'Etat s'interroge, en effet, si l'intégralité des violations du règlement européen se trouve être sanctionnée : « Par exemple, si la loi en projet sanctionne le défaut de conservation à bord des inventaires, la loi en projet ne sanctionne pas la violation des conditions relatives au contenu des inventaires. De plus, alors que les auteurs entendent sanctionner la violation de l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement européen, ils n'en sanctionnent que la violation de la lettre b), le défaut de communication à l'opérateur prévu à la lettre a) ne se trouvant pas sanctionné. De la même manière, la violation de l'article 6, paragraphe 4, du règlement européen (violation de l'obligation de remettre un certificat à l'opérateur de l'installation de recyclage) ne se trouve pas sanctionnée. Si la loi en projet sanctionne le propriétaire de navire pour ne pas avoir à bord le plan de recyclage, elle ne sanctionne pas l'opérateur de l'installation de recyclage qui n'établirait pas ce plan conformément à l'article 7 du règlement européen. ».

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent d'amender ces articles. Ils tiennent toutefois à préciser que certains des manquements soulevés ci-avant dans l'avis du Conseil d'Etat ne peuvent pas faire l'objet de sanctions pénales pour les raisons suivantes.

Ainsi, le Grand-Duché ne peut pas sanctionner les manquements des installations de recyclage des navires. Ces installations se trouvant par définition en dehors du territoire luxembourgeois, elles n'ont aucun lien de rattachement avec le Grand-Duché de Luxembourg.

D'autres manquements seront sanctionnés administrativement. Les orateurs soulignent que la sanction administrative s'avère suffisamment dissuasive dans la pratique (absence de délivrance de certificat, détention).

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de faire transmettre à la commission le tableau qu'ils ont dressé de toutes ces infractions à sanctionner.

Madame le Président fait acter que ledit tableau sera transmis aux membres de la commission.

Répondant à Monsieur Sven Clement, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes confirment qu'ils ont veillé à se situer dans le cadre européen. Ces peines sont ainsi assez similaires à celles prévues par la France ou légèrement en-dessous de ce qu'a prévu l'Irlande. Par ailleurs, celles-ci s'alignent sur le catalogue des sanctions prévu dans la loi mettant en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.¹³

supplémentaires par rapport aux dispositions référées, au risque de semer une certaine confusion quant aux faits et comportements soumis à sanction. »

¹³ 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 (voir dossier parlementaire n° 7981)

Monsieur le Ministre précise que le Commissariat aux affaires maritimes a réalisé une comparaison afférente et propose qu'également ce tableau soit transmis à la commission.

Article 11

L'article 11 permet de prononcer des sanctions plus importantes en cas de récidive.

Sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat.

Article 12

L'article 12 attribue aux juridictions luxembourgeoises la compétence pour les affaires où les infractions ne sont pas commises sur le territoire luxembourgeois et où l'auteur n'est pas un ressortissant luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la première phrase de cet article, demande la suppression des termes « En application de l'article 4 du Code pénal » et, pour éviter toute confusion, que les auteurs s'alignent sur la formulation employée par l'article 5, alinéa 2, du Code de procédure pénale. Il demande, en outre, « d'ajouter que le fait doit être puni par la législation du pays où il a été commis. ».

Le Conseil d'Etat recommande de s'inspirer de l'article 5-1 du Code de procédure pénale, si « l'intention des auteurs d'incriminer des faits qui ne sont pas punis par la législation du pays où ils ont été commis. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que le renvoi à l'article 4 du Code pénal peut, en effet, être supprimé.

Ils soulignent toutefois que le Code pénal vise bien les étrangers et non étrangers résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. La précision apportée par le Conseil d'Etat vient de l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, paragraphe 1^{er}, qui est une mise en application de l'article 4 du Code pénal et qui n'a pas vocation à s'appliquer pour sanctionner les infractions au présent règlement européen.

Ils ajoutent que la formulation adoptée est une reprise de celle de la loi du 27 octobre 2010 1) portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988; 2) modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine. Tout comme l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, ladite loi prévoit également une mise en application de l'article 4 du Code pénal, dont la formulation répond aux besoins de sanctions issus du règlement européen.

Les deux ajouts proposés par le Conseil d'Etat limiteraient la mise en œuvre des sanctions pénales prévues à l'article 3 alors que

- 1° le navire battant pavillon luxembourgeois peut appartenir à une personne physique ou morale étrangère ;
- 2° les délits peuvent être réalisés sur le territoire de pays non membres de l'Union européenne. Par exemple, si le propriétaire décide de faire recycler son navire dans un pays d'Asie du Sud dans une installation non listée, ce choix du propriétaire ne sera pour le moment pas puni dans ce pays qui n'aura même pas ratifié la convention de Hong Kong.

Article 13

L'article 13 inclut la convention de Hong Kong, 2009, à la liste des conventions ratifiées en matière maritime par le Luxembourg.

Sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat quant au fond.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que cet article est à reformuler, compte tenu d'une proposition d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

Conclusion générale

Madame le Président rappelle qu'une lettre d'amendements est à rédiger. Face à l'envergure de la reformulation du dispositif initialement déposé, elle propose que, avant sa transmission au Conseil d'Etat, le secrétaire-administrateur fasse parvenir le projet de la lettre d'amendements pour accord aux membres de la commission. Elle suggère de prévoir un délai de réaction de trois jours.

6. Divers (prochaine réunion)

Madame le Président précise que la prochaine réunion aura lieu non pas le 25 janvier, mais prévisiblement le jeudi 1^{er} février 2024.

Luxembourg, le 14 février 2024

Procès-verbal approuvé et certifié exact

8048/03

N° 8048³

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE 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

(11.3.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après des amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme (ci-après « la commission »).

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi qui reprend toutes les modifications effectuées (ajouts figurant en caractères soulignés, suppressions en barré double) pour donner suite à l'avis du Conseil d'Etat.

*

AMENDEMENTS

Amendement 1^{er} visant l'article 2

Libellé :

« **Art. 2 1^{er}.** (1) ~~Lors des visites effectuées sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, ci-après « la loi du 9 novembre 1990 » et de l'article 8 du règlement (UE) n° 1257/2013, l'inventaire des matières dangereuses tel qu'imposé à l'article 5 du règlement (UE) n° 1257/2013 est vérifié. Le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « le commissaire » peut déléguer cette tâche à un organisme habilité défini à l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, est l'administration, au sens de l'article 3, point 9), du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE, ci-après « règlement (UE) n° 1257/2013 », compétente pour les navires battant pavillon luxembourgeois, qui dispose des pouvoirs prévus aux articles 2.0.0-10 et 2.0.0-11 de ladite loi. A l'issue de la visite initiale ou de renouvellement concluante, le commissaire sinon l'organisme habilité délivre le certificat d'inventaire défini à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 21, du règlement (UE) 1257/2013, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du règlement (UE) n° 1257/2013, dans les conditions décrites à l'article 9, paragraphes 3 et 4, du règlement (UE) n° 1257/2013.~~

(2) ~~La durée du certificat d'inventaire est fixée à cinq ans.~~

~~(3) Le commissaire peut proroger un certificat d'inventaire dans les conditions prévues à l'article 9, paragraphes 7 et 8, du règlement (UE) n° 1257/2013. »~~

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles à l'encontre de l'article 2 qui visent ses paragraphes 2 et 3. La première est exprimée « pour non-conformité avec le règlement européen », la seconde « pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen à mettre en œuvre. ».

Le Conseil d'Etat ajoute que si « aux fins de clarté des textes, les auteurs conçoivent comme indispensable de réitérer quels sont les organismes agréés, il leur suffit d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. ».

Le Conseil d'Etat se heurte également à la formulation du paragraphe 1^{er}. Il souligne que la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 « ne nécessite que la désignation claire et précise de l'autorité compétente et de l'administration responsable ainsi qu'une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. (...) Or, le projet sous avis ne désigne l'administration responsable que de manière incidente au fil du dispositif. ». Le Conseil d'Etat remarque, en outre, qu'il suffit, en ce qui concerne la désignation d'un organisme agréé pour effectuer les visites, d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. De surcroît, il juge la dernière phrase de ce paragraphe comme redondante avec les dispositions de l'article 9 du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif à la délivrance et au visa des certificats.

Dans un souci de cohérence de la législation ayant trait aux affaires maritimes, la commission juge cependant nécessaire que le présent article désigne le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration compétente.

Ainsi, le chapitre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, quoique intitulé « Mission du Commissariat aux affaires maritimes », confie des missions uniquement au commissaire. Son article 2 précise en effet : « Le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions : [...] ». C'est également le Commissaire qui, sur base de l'article 65, peut mandater des organismes habilités : « En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra [...] mandater les sociétés de classification agréées par le ministre pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence ».

La commission donne à considérer qu'en conséquence l'ensemble des lois et règlements grand-ducaux désigne systématiquement le Commissaire.

Compte tenu des oppositions formelles et réflexions évoquées du Conseil d'Etat, la commission a ainsi amendé le projet de loi en se limitant à formaliser dans le présent article la désignation du Commissaire comme l'administration luxembourgeoise compétente en application de l'article 18 du règlement (UE) n° 1257/2013.

Seront dès lors supprimés tous les autres articles du dispositif initial, à l'exception des articles qui se rapportent aux sanctions pénales.

Amendement 2 insérant un article 2 nouveau

Libellé :

« **Art. 2.** Les articles du livre 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont applicables pour la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 précité. »

Commentaire :

Dans la suite logique de l'amendement 1^{er}, la commission a inséré un nouvel article 2 qui clarifie dorénavant que le livre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est applicable pour la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013.

Amendement 3 visant les articles 8 à 10

Libellé :

« **Art. 8 3.** (1) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de ~~2.500~~ 2 500 à ~~100.000~~ 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois ~~à bord duquel seraient installées ou utilisées des matières dangereuses visées à l'annexe I du règlement (UE) 1257/2013 interdites sur base de l'article 4 et de l'annexe I dudit règlement.~~ qui agit ou dont le navire se trouve en violation des dispositions :

1° de l'article 4 du règlement (UE) n° 1257/2013 ;

2° de l'article 6, paragraphe 2, sous a) du même règlement.

~~**Art. 9.** (2) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à ~~100.000~~ 100 000 euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui ne serait pas muni des certificats, inventaire à jour et plan de recyclage, quand prescrits par les articles 5, 7 et 9 dudit règlement (UE) n° 1257/2013, dont le navire se trouve en violation des dispositions :~~

1° de l'article 5, paragraphes 1^{er} à 7, du règlement (UE) n° 1257/2013 ;

2° de l'article 6, paragraphes 2, sous b) et c), et 3, du même règlement ;

3° de l'article 7, paragraphes 1^{er} et 3, du même règlement ; et

4° de l'article 9, paragraphes 1^{er} et 9, du même règlement.

~~**Art. 10.** (1) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à 100.000 euros ou une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui aurait fait recycler ledit navire par une ou plusieurs installations de recyclage de navires non inscrites sur la liste européenne établie sur base de l'article 16 du règlement (UE) n° 1257/2013 en sa dernière version en vigueur.~~

(23) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à ~~25.000 EUR~~ 25 000 euros ou d'une de ses peines seulement, le propriétaire qui a ~~omis de notifier, dans le délai fixé à l'article 4, au commissaire son intention de recycler son navire battant pavillon luxembourgeois dans une ou plusieurs installations de recyclage autorisées, ou qui a omis de notifier au commissaire le refus de l'installation de recyclage de navires d'accepter le navire, conformément à~~ agit en violation de l'article 6, paragraphes 1^{er}, 4 et 5, dernière phrase, du règlement (UE) n° 1257/2013. »

Commentaire :

Les anciens articles 8 à 10 regroupaient les sanctions à prévoir pour les infractions au règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, à la mise en œuvre, telle que projetée par ces dispositions, de l'article 22 du règlement (UE) n° 1257/2013.

Le Conseil d'Etat demande de compléter l'énumération des incriminations et d'incriminer précisément les violations au règlement européen par un renvoi exact aux dispositions en question sans ajouts ni reformulations par rapport aux dispositions référées.

Le Conseil d'Etat s'interroge, en effet, si l'intégralité des violations du règlement européen se trouve être sanctionnée : « Par exemple, si la loi en projet sanctionne le défaut de conservation à bord des inventaires, la loi en projet ne sanctionne pas la violation des conditions relatives au contenu des inventaires. De plus, alors que les auteurs entendent sanctionner la violation de l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement européen, ils n'en sanctionnent que la violation de la lettre b), le défaut de communication à l'opérateur prévu à la lettre a) ne se trouvant pas sanctionné. De la même manière, la violation de l'article 6, paragraphe 4, du règlement européen (violation de l'obligation de remettre un certificat à l'opérateur de l'installation de recyclage) ne se trouve pas sanctionnée. Si la loi en projet sanctionne le propriétaire de navire pour ne pas avoir à bord le plan de recyclage, elle ne sanctionne pas l'opérateur de l'installation de recyclage qui n'établirait pas ce plan conformément à l'article 7 du règlement européen. ».

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, la commission a amendé ces articles. Certains des manquements soulevés dans l'avis du Conseil d'Etat ne peuvent cependant pas faire l'objet de sanctions pénales pour les raisons suivantes.

Ainsi, le Grand-Duché ne peut pas sanctionner les manquements des installations de recyclage des navires. Ces installations se trouvant par définition en dehors du territoire luxembourgeois, elles n'ont aucun lien de rattachement avec le Grand-Duché de Luxembourg.

D'autres manquements seront sanctionnés administrativement. De l'avis de la commission, la sanction administrative s'avère suffisamment dissuasive dans la pratique (absence de délivrance de certificat, détention).

Amendement 4 visant l'article 12

Libellé :

« **Art. 125.** ~~En application de l'article 4 du Code pénal, peut~~ 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 8 à 10~~ à l'article 3. 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. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la première phrase de cet article, demande la suppression des termes « En application de l'article 4 du Code pénal » et, pour éviter toute confusion, que les auteurs s'alignent sur la formulation employée par l'article 5, alinéa 2, du Code de procédure pénale. Il demande, en outre, « d'ajouter que le fait doit être puni par la législation du pays où il a été commis. »

Le Conseil d'Etat recommande de s'inspirer de l'article 5-1 du Code de procédure pénale, si « l'intention des auteurs d'incriminer des faits qui ne sont pas punis par la législation du pays où ils ont été commis. »

Tel que demandé par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé le renvoi à l'article 4 du Code pénal.

La commission n'a toutefois pas pu suivre intégralement le Conseil d'Etat.

Le Code pénal vise bien les étrangers et non-étrangers résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. La précision apportée par le Conseil d'Etat vient de l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, paragraphe 1^{er}, qui est une mise en application de l'article 4 du Code pénal et qui n'a pas vocation à s'appliquer pour sanctionner les infractions au présent règlement européen.

La formulation du présent article est une reprise de celle de la loi du 27 octobre 2010 1) portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988; 2) modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine. Tout comme l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, ladite loi prévoit également une mise en application de l'article 4 du Code pénal, dont la formulation répond aux besoins de sanctions issues du règlement européen.

Les deux ajouts proposés par le Conseil d'Etat limiteraient la mise en œuvre des sanctions pénales prévues à l'article 3 alors que

- 1° le navire battant pavillon luxembourgeois peut appartenir à une personne physique ou morale étrangère ;
- 2° les délits peuvent être réalisés sur le territoire de pays non-membres de l'Union européenne. Par exemple, si le propriétaire décide de faire recycler son navire dans un pays d'Asie du Sud dans une installation non-listée, ce choix du propriétaire ne sera pour le moment pas puni dans ce pays qui n'aura même pas ratifié la convention de Hong Kong.

L'amendement du renvoi intratextuel à la fin de la première phrase de cet article découle de l'amendement 3.

*Amendement 5 visant l'article 11**Libellé :*

« **Art. 114.** En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue ~~aux articles 8 à 10~~ à l'article 3, 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 8 à 10~~ l'article 3. »

Commentaire :

Egalement l'article 11 renvoie aux (anciens) articles 8 à 10. Compte tenu de l'amendement 3, il y a lieu d'adapter ces renvois.

*

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

*

TEXTE COORDONNE**PROJET DE LOI**

portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

~~**Art. 1^{er}.** La présente loi est applicable aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 visés à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 1^{er} du règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE, ci-après « le règlement (UE) n°1257/2013 ».~~

~~**Art. 2 1^{er}.** (1) Lors des visites effectuées sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, ci-après « la loi du 9 novembre 1990 » et de l'article 8 du règlement (UE) n°1257/2013, l'inventaire des matières dangereuses tel qu'imposé à l'article 5 du règlement (UE) n°1257/2013 est vérifié. Le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes, ci-après « le commissaire » peut déléguer cette tâche à un organisme habilité défini à l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, est l'administration, au sens de l'article 3, point 9), du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE, ci-après « règlement (UE) n° 1257/2013 », compétente pour les navires battant pavillon luxembourgeois, qui dispose des pouvoirs prévus aux articles 2.0.0-10 et 2.0.0-11 de ladite loi. A l'issue de la visite initiale ou de renouvellement concluante, le commissaire sinon l'organisme habilité délivre le certificat d'inventaire défini à l'article 3, paragraphe 1^{er}, point 21, du règlement (UE) 1257/2013, sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du règlement (UE) n°1257/2013, dans les conditions décrites à l'article 9, paragraphes 3 et 4, du règlement (UE) n°1257/2013.~~

~~(2) La durée du certificat d'inventaire est fixée à cinq ans.~~

~~(3) Le commissaire peut proroger un certificat d'inventaire dans les conditions prévues à l'article 9, paragraphes 7 et 8, du règlement (UE) n°1257/2013.~~

Art. 2. Les articles du livre 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 sont applicables pour la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 précité.

~~Art. 3.~~ A la demande du propriétaire du navire, le commissaire ~~sinon un organisme habilité~~ vise le ~~certificat d'inventaire à l'issue d'une visite supplémentaire concluante effectuée sur base de l'article 2.0.0-8 de la loi du 9 novembre 1990 et de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n°1257/2013.~~

~~Art. 4.~~ Lorsqu'il se prépare à envoyer un navire au recyclage, le propriétaire du navire notifie par écrit au commissaire, dans un délai d'au moins trois mois avant la date prévue pour le recyclage, son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données figurant sur la liste européenne établie sur base de l'article à l'article 16 du règlement (UE) n°1257/2013 en sa dernière version en vigueur. La notification porte au minimum les mentions définies à l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) n°1257/2013.

~~Art. 5.~~ Le commissaire envoie à l'autorité compétente de l'État de recyclage au sens de l'article 3, paragraphe 11, du règlement (UE) n°1257/2013 les informations qui lui sont communiquées par le propriétaire du navire sur base de l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b) ainsi que les éléments visés à l'article 7, paragraphe 4, dudit règlement.

~~Art. 6.~~ Le commissaire ~~sinon un organisme habilité~~ effectue une visite finale conformément à l'article 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n°1257/2013.

~~Art. 7.~~ A l'issue d'une visite finale concluante et après avoir reçu le plan de recyclage approuvé conformément à l'article 7, paragraphe 3, du règlement (UE) 1257/2013, le commissaire ou un organisme habilité émet, avant toute activité de recyclage du navire, un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage d'une durée de validité de trois mois. Le commissaire ~~sinon un organisme habilité~~ peut proroger le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage dans les circonstances prévues à l'article 10, paragraphe 5, du règlement (UE) n°1257/2013.

Art. 8 3. (1) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de ~~2.500 2 500~~ à ~~100.000 100 000~~ euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois à bord duquel seraient installées ou utilisées des matières dangereuses visées à l'annexe I du règlement (UE) 1257/2013 interdites sur base de l'article 4 et de l'annexe I dudit règlement qui agit ou dont le navire se trouve en violation des dispositions :

1° de l'article 4 du règlement (UE) n° 1257/2013 ;

2° de l'article 6, paragraphe 2, sous a) du même règlement.

~~Art. 9.~~ (2) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 à ~~100.000 100 000~~ euros ou d'une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui ne serait pas muni des certificats, inventaire à jour et plan de recyclage, quand prescrits par les articles 5, 7 et 9 dudit règlement (UE) n°1257/2013, dont le navire se trouve en violation des dispositions :

1° de l'article 5, paragraphes 1^{er} à 7, du règlement (UE) n° 1257/2013 ;

2° de l'article 6, paragraphes 2, sous b) et c), et 3, du même règlement ;

3° de l'article 7, paragraphes 1^{er} et 3, du même règlement ; et

4° de l'article 9, paragraphes 1^{er} et 9, du même règlement.

Art. 10. (1) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 2.500 à ~~100.000~~ euros ou une de ces peines seulement, le propriétaire d'un navire battant pavillon luxembourgeois qui aurait fait recycler ledit navire par une ou plusieurs installations de recyclage de navires non inscrites sur la liste européenne établie sur base de l'article 16 du règlement (UE) n°1257/2013 en sa dernière version en vigueur.

(23) Est puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à ~~25.000 EUR~~ 25 000 euros ou d'une de ses peines seulement, le propriétaire qui a ~~omis de notifier, dans le délai fixé à l'article 4, au commissaire son intention de recycler son navire battant pavillon luxembourgeois dans une ou plusieurs installations de recyclage autorisées, ou qui a omis de notifier au commissaire le refus de l'installation de recyclage de navires d'accepter le navire, conformément à~~ agit en violation de l'article 6, paragraphes 1^{er}, 4 et 5, dernière phrase, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Art. 114. En cas de récidive dans le délai de cinq ans après une condamnation du chef d'une infraction prévue ~~aux articles 8 à 10~~ à l'article 3, 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 8 à 10~~ l'article 3.

Art. 125. ~~En application de l'article 4 du Code pénal, peut~~ 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 8 à 10~~ à l'article 3. 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. 136. ~~Il est ajouté un nouveau tiret à la fin du paragraphe 1^{er} de l'article~~ L'article unique, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, est complété par un nouveau tiret libellé comme suit :

- = « – Convention internationale pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée à Hong Kong, 2009. »

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8048/04

N° 8048⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(6.5.2024)

Les amendements parlementaires sous avis ont pour objet de faire droit aux commentaires et observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis en date du 28 février 2023.

En bref

- La Chambre de Commerce prend note des amendements parlementaires sous avis, qui visent à répondre aux observations et aux oppositions formelles émises par le Conseil d'Etat.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi n°8048 a pour objet (i) de préciser certaines modalités d'application et de sanctions du règlement (UE) n°1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires (ci-après le « Règlement (UE) n°1257/2013 ») ainsi que (ii) de modifier la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Dans son avis en date du 28 février 2023, le Conseil d'État a notamment rappelé qu'un règlement européen constitue un acte obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable dans les Etats membres. L'adoption de mesures nationales ne se justifie dès lors que si ledit règlement européen renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application.

Par conséquent, les amendements parlementaires sous avis procèdent à un certain nombre de modifications afin de supprimer du projet de loi n°8048 les dispositions reprises du Règlement (UE) n°1257/2013 qui ne nécessitaient pas de mesures d'exécution nationales spécifiques.

En outre, les amendements parlementaires sous avis apportent certaines modifications au volet du projet de loi n°8048 relatif aux sanctions pénales en cas de manquements aux dispositions du Règlement (UE) n°1257/2013.

Dans ce cadre, la Chambre de Commerce relève que toutes les observations formulées par le Conseil d'Etat n'ont pas été suivies, notamment en raison des particularités du secteur maritime, telles que notamment le fait que les installations de recyclage des navires sont situées en dehors du territoire national et n'ont donc aucun lien de rattachement avec le Grand-Duché de Luxembourg.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.