

N° 4587⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 1999-2000

PROJET DE LOI

transposant la directive No 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

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(10.2.2000)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président-Rapporteur; MM. François BAUSCH, Willy BOURG, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, MM. Fernand GREISEN, Norbert HAUPERT, Ady JUNG, Claude MEISCH, Marco SCHANK et Marc ZANUSSI, Membres.

*

Le projet de loi sous examen a pour objet la transposition de la directive No 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. Selon son préambule, cette directive se place dans le cadre du programme de la Commission dans le domaine de la sécurité, de l'hygiène et de la santé sur le lieu de travail, lequel envisage des actions assurant en mer une assistance médicale.

La sécurité et la santé des travailleurs embarqués sur un navire requièrent une attention particulière. En effet, un navire est un lieu de travail comportant un éventail considérable de risques qui se trouvent accrus, le cas échéant, par son isolement géographique. Il importe dès lors que les navires disposent de dotations médicales adéquates, maintenues en bon état et contrôlées à intervalles réguliers afin que les marins puissent obtenir l'assistance médicale nécessaire en mer.

Le projet de loi sous examen, qui reprend essentiellement le texte de la directive, a dès lors pour objet premier d'harmoniser au sein de l'Union européenne l'équipement médical (médicaments, pansements et instruments) de la pharmacie de bord des navires. Ainsi seront renforcées l'efficacité et la rapidité des conseils radiomédicaux que les médecins seront appelés à donner en cas d'appel et qui désormais n'auront plus qu'à consulter une seule liste pour savoir quels médicaments se trouvent à bord du navire concerné.

Un second objectif consiste à promouvoir la formation et l'information des gens de mer dont la consultation médicale à distance constitue un des moyens pour contribuer à protéger la sécurité des marins et à préserver leur santé.

Le classement des navires en trois catégories (Annexe I), une liste non exhaustive de la dotation médicale des pharmacies de bord (Annexe II), une liste des antidotes déterminés par les matières dangereuses embarquées (Annexe III), délimitant le cadre général servant au contrôle des dotations médicales des navires (Annexe IV) et l'orientation de la formation médicale du capitaine ou des travailleurs/marins auxquels a été délégué l'usage de la dotation médicale (Annexe V) figurant en annexe du projet de loi ont été reprises de la directive à transposer. La Commission s'est ralliée aux observations du Conseil d'Etat, qui s'est prononcé en faveur de la suppression des annexes au projet de loi et de leur reprise dans le cadre d'un règlement grand-ducal (voir également ci-dessous).

En ce qui concerne une éventuelle adaptation des annexes de la directive par les instances communautaires, le commentaire des articles du projet de loi note que „contrairement à d'autres directives, les annexes de la directive en question n'ont pas fait l'objet de modifications fréquentes“. Toutefois, en cas de modifications des annexes de la directive, celles-ci devraient pouvoir être transposées en droit natio-

nal conformément aux dispositions de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Les fonctions de contrôle et d'inspection sont exercées par le Commissariat aux affaires maritimes dans le cadre des pouvoirs lui attribués par les articles 2, 67 et 68 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

*

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI ET CONDAMNATION PAR LA COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

La directive No 92/29/CEE a été adoptée par le Conseil de l'Union Européenne en date du 31 mars 1992 et aurait dû être transposée en droit national au plus tard pour le 31 décembre 1994. Un projet de règlement grand-ducal, élaboré par le Ministère des Transports, a été adopté par le Conseil de Gouvernement en séance du 12 avril 1996. La Chambre de commerce a rendu son avis le 31 juillet 1996, la Chambre de travail a rendu son avis le 29 juillet 1996 et la Chambre des employés privés a rendu son avis le 7 juin 1996.

Dans son avis du 11 juillet 1997, le Conseil d'Etat a fait valoir que l'objet dudit règlement grand-ducal touche à la protection de la santé des marins et partant à un domaine qui aux termes de l'article 11 (5) de la Constitution est réservé à la loi. A l'occasion d'une séance du 13 octobre 1997 de la Commission de travail de la Chambre des Députés qui était saisie du projet de règlement, un représentant du Gouvernement a déclaré que le ministre compétent allait élaborer un projet de loi. Alors que le Grand-Duché a été condamné le 29 octobre 1998 par la Cour de Justice des Communautés européennes pour non-transposition de la directive émarginée, le Ministre des Transports n'a déposé le projet de loi en question qu'en date du 16 septembre 1999.

Dans ce contexte, la Commission parlementaire exprime son regret quant au retard considérable de transposition de nombreuses directives, accumulé par le Gouvernement précédent. Ainsi, presque huit années après l'adoption de la directive 92/29/CE par le Conseil de l'Union Européenne, la Chambre des Députés a été saisie d'un projet de loi y relatif.

La Chambre de travail dans son avis du 20 octobre 1999 et la Chambre de commerce dans son avis du 22 octobre 1999 ont marqué leur accord avec le projet de loi sous examen.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 30 novembre 1999, le Conseil d'Etat donne son accord pour le projet de loi sous examen, tout en s'opposant cependant à la procédure retenue pour transposer des modifications des annexes de la directive 92/29/CEE, ceci pour deux raisons.

De prime abord, le Conseil d'Etat remarque que: „La loi modifiée du 9 août 1971 est une loi habilitante qui concerne un certain nombre de secteurs. Cette loi ne peut pas être invoquée afin de servir de base juridique pour l'exécution de la présente loi.“

Par ailleurs, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait que le projet de loi sous avis relève du domaine de la santé au travail qui, aux termes de l'article 11 (5) de la Constitution, constitue une matière réservée à la loi. Il en découle „qu'aucune habilitation du pouvoir exécutif à prendre des mesures modificatives, voire dérogatoires aux lois existantes, n'y est possible“.

Afin de contourner ce problème, le Conseil d'Etat suggère que les annexes puissent faire l'objet d'un règlement grand-ducal, étant donné que leur contenu peut être considéré comme simple mesure d'exécution.

Comme les dispositions en question ont le caractère de mesures d'exécution, la Commission se rallie aux points de vue du Conseil d'Etat et fait siennes les modifications proposées par le Conseil d'Etat.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission propose à la Chambre des Députés d'approuver le projet de loi sous examen dans la version ci-après:

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

**transposant la directive No 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992
concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour
promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires**

Art. 1er. Définitions

Aux fins de la présente loi on entend par:

- a) navire: tout bâtiment battant pavillon luxembourgeois immatriculé au registre public maritime luxembourgeois, susceptible de naviguer en mer ou pratiquant la pêche en estuaire, de propriété publique ou privée, à l'exclusion:
- de la navigation fluviale;
 - des navires de guerre;
 - des navires de plaisance exploités à des fins non commerciales non pourvus d'un équipage professionnel, et
 - des remorqueurs navigants dans les zones portuaires.

Les navires sont classés en trois catégories. Ces catégories sont définies par règlement grand-ducal;

- b) travailleur: toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire, ainsi que les stagiaires et apprentis, à l'exclusion des pilotes de port et du personnel de terre effectuant des travaux à bord d'un navire à quai;
- c) armateur: le propriétaire enregistré d'un navire, sauf si le navire a été affrété coque nue ou est géré, totalement ou en partie, par une personne physique ou morale autre que le propriétaire enregistré, aux termes d'un accord de gestion; dans ce cas, l'armateur est considéré être, le cas échéant, l'affréteur coque nue ou la personne physique ou morale assurant la gestion du navire;
- d) dotation médicale: les médicaments, le matériel médical et les antidotes, dont une liste non exhaustive est établie par règlement grand-ducal;
- e) antidote: une substance utilisée pour prévenir ou traiter le ou les effets délétères directs ou indirects induits par une ou plusieurs matières figurant sur la liste des matières dangereuses établie par règlement grand-ducal.

Art. 2. Médicaments et matériel médical – Local de soins médicaux – Médecin

1. a) Tout navire doit avoir à son bord en permanence une dotation médicale qualitativement au moins conforme à la dotation médicale définie par règlement grand-ducal.
- b) Les quantités de médicaments et de matériel médical à embarquer doivent être déterminées en fonction des caractéristiques du voyage – notamment: escales, destination, durée – du/ou des types d'activités à effectuer durant ce voyage, des caractéristiques de la cargaison, ainsi que du nombre de travailleurs.
- c) Le contenu de la dotation médicale, en ce qui concerne les médicaments et le matériel médical, doit être reporté sur un document de contrôle répondant au moins au cadre général fixé par règlement grand-ducal.
2. a) Tout navire doit disposer, pour chacun de ses radeaux et embarcations de sauvetage, d'une boîte à pharmacie étanche dont le contenu doit être au moins conforme à la dotation médicale définie par règlement grand-ducal.
- b) Le contenu des boîtes à pharmacie doit être également reporté sur le document de contrôle prévu au point 1 c).

3. Tout navire de plus de 500 tonneaux de jauge brute, dont l'équipage comprend 15 travailleurs ou plus et qui effectue un voyage d'une durée supérieure à trois jours, doit disposer d'un local permettant l'administration de soins médicaux dans des conditions matérielles et d'hygiène satisfaisantes.

4. Tout navire dont l'équipage comprend cent travailleurs ou plus et qui effectue un trajet international de plus de trois jours, doit avoir à son bord un médecin ayant en charge l'assistance médicale des travailleurs.

Art. 3. Antidotes

1. Tout navire transportant une ou plusieurs des matières dangereuses définies par règlement grand-ducal doit disposer à son bord, dans la dotation médicale, d'au moins les antidotes prévus à l'annexe II section III de la présente loi.

2. Tout navire de type transbordeur dont les conditions d'exploitation ne permettent pas toujours de connaître avec un délai de préavis suffisant la nature des matières dangereuses transportées, doit disposer à son bord, dans la dotation médicale d'au moins les antidotes prévus par règlement grand-ducal.

Cependant, au cas où sur une ligne régulière la durée prévue de la traversée est inférieure à deux heures, les antidotes peuvent être limités à ceux devant être administrés en cas d'extrême urgence dans un délai n'excédant pas la durée normale de la traversée.

3. Le contenu de la dotation médicale, en ce qui concerne les antidotes, doit être reporté sur un document de contrôle répondant au moins au cadre général défini par règlement grand-ducal.

Art. 4. Responsabilités

1. La fourniture et le renouvellement de la dotation médicale des navires se fait sous la responsabilité exclusive de l'armateur sans entraîner de charges financières pour les travailleurs.

2. La gestion de la dotation médicale est placée sous la responsabilité du capitaine. Sans préjudice de cette responsabilité, il peut déléguer l'usage et la maintenance de la dotation médicale à un ou plusieurs travailleurs, nommément désignés en raison de leur compétence.

3. La dotation médicale est à maintenir en bon état et à compléter ou renouveler dès que possible et dans tous les cas, en tant qu'élément prioritaire lors des procédures normales de ravitaillement.

4. Lorsque les médicaments, le matériel médical et les antidotes nécessaires pour effectuer un traitement médical donné manquent à bord, le capitaine prend l'initiative de l'acheminement de ces médicaments. Le cas échéant l'armateur est tenu de faire le nécessaire pour qu'ils soient livrés dans les plus brefs délais.

5. En cas d'urgence médicale, constatée par le capitaine après avoir recueilli, dans toute la mesure du possible, un avis médical, les médicaments, le matériel médical et les antidotes qui sont nécessaires mais non présents à bord doivent être rendus disponibles le plus rapidement possible.

Art. 5. Information et formation

1. La dotation médicale doit être accompagnée d'un ou de plusieurs guides d'utilisation incluant au moins le mode d'utilisation des antidotes définis par règlement grand-ducal.

2. Toutes les personnes qui reçoivent une formation professionnelle maritime et se destinent au travail embarqué doivent avoir reçu une formation de base portant sur les mesures d'assistance médicale et de secours à prendre immédiatement en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale. Il appartient à l'armateur de vérifier que les travailleurs précités ont obtenu cette formation avant leur enrôlement.

3. Le capitaine et le ou les travailleurs auxquels, en application de l'article 4 § 2, il aurait délégué l'usage de la dotation médicale, doivent avoir reçu une formation particulière. Cette formation est à réactualiser périodiquement, au moins tous les cinq ans, prenant en compte les risques et les besoins spécifiques requis par les différentes catégories de navires, suivant les orientations générales définies par règlement grand-ducal.

Art. 6. Radioconsultation médicale

1. a) Le Commissaire aux affaires maritimes désigne un ou plusieurs centres destinés à fournir aux travailleurs une assistance radiomédicale sous forme de conseils. Cette consultation ne saurait entraîner des frais à charge du travailleur.

- b) Les médecins du centre de radioconsultation appelés à offrir leurs services dans le cadre du fonctionnement desdits centres sont informés par le capitaine sur les conditions particulières qui règnent à bord des navires.

2. Dans les centres de radioconsultation pourront être éventuellement détenues, avec l'accord des travailleurs concernés, des données personnelles à caractère médical, afin d'optimiser les conseils délivrés.

Le caractère confidentiel de ces données devra être maintenu.

Art. 7. Contrôle

1. La dotation médicale présente à bord des navires, ainsi que celles incorporées aux engins de sauvetage, doivent être contrôlées une fois par an par un médecin ou un pharmacien. Il appartient au capitaine de veiller à ce que ce contrôle soit effectué.

Ce contrôle aura pour objet de vérifier:

- que la dotation est conforme aux prescriptions minimales de la présente loi et des annexes de la directive;
- que le document de contrôle prévu à l'article 2 point 1c) confirme la conformité de la dotation avec ces prescriptions minimales;
- que les conditions de conservation de la dotation sont bonnes;
- que les éventuelles dates de péremption sont respectées.

Ce contrôle peut, exceptionnellement, être reporté d'une période ne dépassant pas cinq mois.

2. L'attestation du contrôle est jointe à la dotation médicale. Lors de l'inspection annuelle du navire, l'inspecteur vérifie la validité de ladite attestation conformément aux articles 67 et 68 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 17 juin 1994. Le Commissaire aux affaires maritimes peut exiger la production d'une copie de l'attestation au moment du renouvellement annuel du certificat d'immatriculation du navire.

Art. 8. Infractions

Les infractions aux obligations relatives à la mise à bord et à la maintenance de la pharmacie de bord résultant des articles 2, 3 et 4 sont punies d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 30.000 à 1.000.000 francs, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice de peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.

Luxembourg, le 10 février 2000.

Le Président-Rapporteur,
John SCHUMMER