



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

Procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 15 septembre 2020
2. 7317 Projet de loi
 - 1) portant sur les activités spatiales ;
 - 2) modifiant
 - la loi modifiée du 9 juillet 1937 sur l'impôt sur les assurances dite « Versicherungssteuergesetz » ;
 - la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu
 - Rapporteur : Monsieur Claude Haagen
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. 7329 Projet de loi portant modification
 - de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
 - du Code de la consommation,
 - de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
 - de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
 - de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
 - Rapporteur : Madame Lydia Mutsch
 - Suite de l'examen conjoint des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.0.0-2., paragraphe 2)

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beissel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Claude Wiseler

M. Mathias Link, M. Mario Grotz, Mme Annabel Rossi, M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Ministère de l'Economie

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 15 septembre 2020

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

- 2. 7317 Projet de loi**
1) portant sur les activités spatiales ;
2) modifiant
- la loi modifiée du 9 juillet 1937 sur l'impôt sur les assurances dite « Versicherungssteuergesetz » ;
- la loi modifiée du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu

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

Monsieur le Président-Rapporteur signale que le Conseil d'Etat se voit en mesure de lever toutes ses oppositions formelles. L'orateur rappelle qu'un texte coordonné reprenant les ultimes propositions du Conseil d'Etat, d'ordre légistique surtout, a été transmis hier aux membres de la commission. Il constate, toutefois, que les auteurs n'y suivent pas à la lettre toutes les propositions du Conseil d'Etat, notamment au niveau de l'article 6, de sorte qu'une deuxième lettre d'amendements s'imposerait.

Le représentant du Ministère de l'Economie explique que toutes les propositions du Conseil d'Etat sont judicieuses et peuvent être reprises telles quelles. L'adaptation proposée au niveau de l'article 6 et qui vient d'être évoquée est d'ordre purement rédactionnel et ne change rien quant au fond. Afin d'éviter de saisir une nouvelle fois le Conseil d'Etat, elle peut donc être omise pour reprendre littéralement la proposition exprimée par le Conseil d'Etat à l'encontre du nouveau point 5°, qui deviendra le paragraphe 3 de cet article.

Faisant sien le souhait des représentants du Ministère d'éviter une nouvelle navette avec le Conseil d'Etat, Monsieur le Président-Rapporteur suggère que la commission reprenne telles quelles les propositions exprimées dans l'avis complémentaire.

Notant que cette suggestion rencontre l'approbation de la commission, Monsieur le Président-Rapporteur s'enquiert sur d'autres observations ou questions qui continueraient à se poser. Cela n'étant pas le cas, il dit vouloir procéder à la rédaction de son projet de rapport.

3. 7329 **Projet de loi portant modification**
- de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois,
 - du Code de la consommation,
 - de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine,
 - de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et
 - de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Suite de l'examen conjoint des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.0.0-2., paragraphe 2)

Art. 3.0.0-2., paragraphe 2

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à une de ses observations précédentes (art. 3.0.0-1.), observation que la commission avait fait sienne. Par voie de conséquence, la stipulation « Sauf disposition contraire expresse, » est également rayée au présent endroit.

Art. 3.0.0-4., paragraphe 1^{er}

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime, sur base de l'article 32, paragraphe 3 de la Constitution, une opposition formelle à l'encontre du règlement grand-ducal prévu pour fixer les « modalités et les conditions de délivrance » de la pièce d'identité des gens de mer. Ce sont plus précisément les « conditions » prévues comme pouvant être fixées par voie de règlement grand-ducal qui l'interpellent.

Prenant acte des explications de la représentante du Commissariat aux affaires maritimes qu'il s'agit en fait, et conformément à la convention n°185 sur la pièce d'identité des gens de mer, uniquement des modalités de la délivrance qui sont à fixer, la commission supprime les termes superflus « et les conditions ».

En ce qui concerne l'autre observation du Conseil d'Etat dénotant une différence entre le texte du projet de loi et le texte coordonné joint au document de dépôt, la représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise qu'il s'agit d'une erreur qui sera corrigée. Cette observation ne concerne pas directement la commission parlementaire, saisie du seul texte de la future loi.

Art. 3.0.0-5.

Cet article précise que les nouvelles incriminations introduites par le présent dispositif dans la législation sociale ne préjudicient pas les dispositions pénales prévues par d'autres lois et notamment l'application de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

Quoique le Conseil d'Etat considère cette disposition comme superfétatoire, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent de la garder pour des raisons de lisibilité, d'exhaustivité, voire de transparence de ce futur dispositif légal à l'égard des gens de mer, d'origine étrangère notamment.

La commission marque son accord au maintien de cet article.

Art. 3.0.0-6.

L'article 3.0.0-6. encadre de manière générale l'application des règles du Code du travail aux gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois.

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

TITRE 1 – Relations individuelles et collectives du travail

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

Section 1^{re} – Age minimum

Art. 3.1.1-1.

L'article 3.1.1-1. reprend la norme A1.1 de la Convention du travail maritime, 2006, qui précise qu'en principe l'âge minimal pour travailler à bord des navires de mer est de 18 ans.

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

Art. 3.1.1-2.

Lié au précédent article, l'article 3.1.1-2. permet au commissaire de faire cesser son activité à tout marin qui exerce à bord sans avoir atteint l'âge requis. L'article sanctionne également pénalement l'armateur qui emploie un marin mineur.

Compte tenu de l'opposition formelle du Conseil d'Etat exprimée à l'encontre du premier alinéa, la commission transforme en obligation la faculté prévue pour le commissaire d'ordonner la cessation de l'occupation d'un mineur. Ainsi, les termes « peut ordonner » sont remplacés par le terme « ordonne ».

En supprimant au deuxième alinéa le début de phrase « Sans préjudice de l'alinéa qui précède, », la commission suit également l'avis du Conseil d'Etat concernant ce libellé, car la sanction prévue par cet alinéa est indépendante de la cessation immédiate du travail du marin concerné visée au premier alinéa.

Section 2 – Certificat médical

Art. 3.1.1-3.

Cet article exige des gens de mer la présentation d'un certificat médical qui atteste leur aptitude à exercer leurs fonctions et que leur embarquement est sans danger tant pour leur propre santé que celle de l'équipage.

Dans l'intérêt de la lisibilité de ce libellé, le Conseil d'Etat estime qu'il serait utile de préciser que cette attestation est valide « à partir de son établissement ». La commission note que c'est l'article 3.1.1-8. qui traite de la durée de validité de ce certificat. Partant, elle juge plus judicieux d'apporter cette précision au niveau dudit article.

Art. 3.1.1-4.

L'article 3.1.1-4. renvoie aux directives à suivre relatives à la conduite de pareils examens médicaux d'aptitude des gens de mer.

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

Art. 3.1.1-5.

L'article 3.1.1-5. précise qu'un certificat médical délivré conformément aux prescriptions de la « Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adoptée le 7 juillet 1978 » (désignée par l'acronyme STCW) ou conforme quant au fond à ces prescriptions est également accepté aux fins du présent chapitre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat juge cette référence à la Convention précitée comme superflue car s'agissant d'une norme hiérarchiquement supérieure à la future loi.

La commission décide de maintenir cette première phrase de l'article. Elle partage ainsi l'avis du Commissariat aux affaires maritimes qui considère cette précision comme étant dans l'intérêt de la lisibilité et compréhensibilité de ce dispositif. En effet, les marins visés proviennent habituellement de pays tiers au Luxembourg, voire à l'Union européenne. Bien souvent, ces normes internationales sont les textes de référence pour ces derniers.

Débat :

Madame la Rapportrice remarque que dans ce domaine il existe également une autre convention, appelée *Maritime Labour Convention*, et s'interroge pourquoi celle-ci n'est point évoquée dans le présent contexte.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que la STCW est bien plus ancienne et se limite à fixer des normes minimales de formation des gens de mer, la délivrance des brevets de veille et leur surveillance. C'est elle aussi qui pose les principes en ce qui concerne les certificats médicaux d'aptitude. Ces deux conventions sont complémentaires en ce qu'elles ont un champ d'application différent. La *Maritime Labour Convention* (MLC) se réfère elle-même à la STCW et en reprend même certains points. Ainsi, en ce qui concerne les certificats médicaux, la MLC se limite à préciser que les certificats établis suivant les normes de la STCW sont à accepter.

Art. 3.1.1-6.

Cet article précise que les frais du certificat médical sont à charge de l'armateur et détermine quel praticien est autorisé pour délivrer ce certificat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate « que les auteurs du projet de loi sont *a priori* plus larges dans l'article sous examen en acceptant des médecins, sans spécialisation, avec la seule exigence d'être licenciés ou certifiés (points 1 à 3). La loi nationale est dès lors moins sévère et plus large que la norme internationale hiérarchiquement supérieure. Cependant, il faut souligner que la STCW n'émet à l'endroit de la qualification du médecin qu'une recommandation et non pas une obligation. ».

A l'encontre du point 4 du présent article, le Conseil d'Etat émet toutefois une opposition formelle fondée sur l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ce point prévoit la possibilité de faire accepter un médecin par le commissaire, possibilité dont les modalités et conditions pourraient être précisées par un règlement grand-ducal.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes remarque que les premiers trois points de cet article peuvent être maintenus inchangés. Elle explique que tous les Etats visés sont censés respecter les standards internationaux. Le Luxembourg ne peut se baser à ce niveau que sur le principe de la reconnaissance et confiance mutuelle. Ce n'est pas au Luxembourg de s'ingérer dans la législation et le fonctionnement interne d'autres Etats.

Dans la pratique, le Luxembourg considère ainsi comme autorisés les médecins d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Association européenne du libre-échange, les médecins licenciés d'un Etat ayant ratifié la Convention du travail maritime ou encore les médecins qui ont été licenciés par un Etat figurant sur la liste blanche de la STCW et sont habilités par ces Etats à délivrer des certificats médicaux qui répondent aux exigences prévues à la Convention STCW. Les certificats établis par ces médecins sont donc réputés avoir été établis par des médecins qualifiés et suivant les prescriptions posées au paragraphe 7 de la Section A-I/9 du code STCW.

Toutefois, il est possible que certains Etats aient leurs propres spécificités qui vont au-delà de ces standards. C'est à ces spécificités que font référence les termes « suivant la réglementation qui y est applicable ».

Afin de lever l'opposition formelle du Conseil d'Etat, l'oratrice propose de supprimer le point 4.

Débat :

Suite à des questions de Mesdames Simone Beissel et Lydia Mutsch, il est expliqué que le point 4 a été ajouté afin de tenir compte de l'éventualité qu'un jour au Luxembourg des médecins seraient susceptibles de délivrer pareils certificats d'aptitude à des marins. Le Commissariat n'a cependant jamais été confronté à une telle demande et il est peu probable qu'un jour des médecins soient agréés au Luxembourg en matière maritime.

Madame Simone Beissel, renvoyant à d'autres examens de santé obligatoires spécifiques ayant trait par exemple aux pilotes aériens et qui sont également encadrés par des normes internationales, souligne que tout médecin généraliste agréé au Luxembourg devrait être en mesure d'établir un tel certificat sur base de son honneur professionnel. Il suffit qu'il ait connaissance des critères et standards à appliquer et sur quoi il doit plus particulièrement porter son attention. L'intervenante souhaite savoir en quoi consistent ces conditions d'acceptation qui étaient prévues à être fixées par voie de règlement grand-ducal.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer que jusqu'à présent aucun marin n'a demandé un tel examen auprès d'un médecin au Luxembourg. Le Commissariat n'a connaissance d'aucun médecin au Luxembourg qui a exprimé le souhait d'offrir ce service supplémentaire. Ce médecin devrait, par ailleurs, disposer de certains appareils ou installations spécifiques permettant de réaliser certains des tests requis dans le cadre de cet examen d'aptitude. Il ne s'agit précisément pas de remplir simplement un formulaire en fonction de valeurs médicales classiques constatées comme l'âge, le poids, la pression sanguine etc.. En plus, un médecin autorisé pour délivrer ce certificat doit avoir suivi au préalable une formation en médecine du travail voire même du travail maritime et/ou disposer de certaines qualifications particulières pour répondre aux normes afférentes de la STCW. Il ne s'agit nullement d'une question de l'existence ou non au Luxembourg de médecins capables de réaliser de tels examens, mais le Luxembourg devrait également mettre en place tout un système d'agrément et de contrôle de ce/ces médecin(s), sans qu'il y ait un besoin quelconque dans ce domaine au Luxembourg. En général, les marins se font examiner dans les villes portuaires où ils embarquent.

Conclusion :

Monsieur le Président Claude Haagen retient que le point 4 peut être supprimé pour faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat.

Art. 3.1.1-7.

L'article 3.1.1-7. précise quelles indications le certificat médical doit comporter.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au dernier alinéa de cet article qui permet de préciser la forme et le contenu du certificat médical par voie de règlement grand-ducal. Il juge inconcevable qu'un règlement grand-ducal puisse déroger à une norme internationale supérieure en prévoyant un contenu divergent.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que les auteurs n'entendaient nullement fixer un autre contenu, mais il s'agissait seulement de pouvoir préciser la forme de ce certificat.

Partant, la commission décide de supprimer les termes « et le contenu ».

Art. 3.1.1-8.

L'article 3.1.1-8. détermine la durée de validité des certificats médicaux.

Le Conseil d'Etat note que les auteurs ne se sont pas limités à recopier le point afférent de la Convention du travail maritime et exprime deux oppositions formelles face à l'ajout « ou sur demande motivée de l'autorité maritime et sur sollicitation de l'armateur dûment justifiée par un rapport circonstancié. ». Cette double condition supplémentaire, en contradiction avec la Convention, étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat demande la suppression de cette possibilité. En outre, les termes « autorité maritime » ne sont point définis dans le dispositif et sont donc également source d'insécurité juridique. Il propose toutefois de préciser les points 1 et 2 par l'ajout des termes « à compter de son établissement ».

Compte tenu des explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, la commission considère l'ajout initial comme non nécessaire et la clarification des points 1 et 2 proposée par le Conseil d'Etat comme utile. La suggestion rédactionnelle supplémentaire du Commissariat est acceptée (« à compter de la date de son établissement »).

Art. 3.1.1-9.

Cet article prévoit une sorte de recours pour les gens de mer qui n'ont pas pu obtenir leur certificat médical ou qui se sont vu imposer des limitations.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, à l'alternative prévue de pouvoir, le cas échéant, également se faire examiner « par un arbitre médical indépendant ». Puisque cette possibilité n'est nullement définie dans le projet de loi, ni dans la Convention du travail maritime, ni ailleurs en droit national, les personnes qui pourraient être considérées comme arbitres médicaux indépendants ne sont pas connues.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que cette formulation a été reprise de la Convention du travail maritime qui, elle-même, doit cependant tenir compte de la diversité des systèmes afférents des Etats membres. Elle propose de remplacer ce bout de phrase par un libellé plus précis et adapté au contexte légistique luxembourgeois : « par toute autre autorité compétente du lieu de délivrance du certificat. ».

Débat :

Madame Simone Beissel recommande de préciser davantage le libellé proposé. Il devra s'agir d'une « autorité médicale compétente ».

Monsieur Guy Arendt remarque que même en ajoutant ce terme, la formulation alternative proposée reste vague.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes souligne l'importance de maintenir ce bout de phrase, dans l'intérêt de la transparence de la loi modifiée réglant le registre public maritime luxembourgeois à l'égard des concernés. L'idée centrale est de signaler que les gens de mer ont cette possibilité de recours. Elle donne toutefois

à considérer que tous les Etats parties de la Convention ont forcément une autorité médicale compétente pour trancher dans pareils cas, de sorte qu'elle suggère qu'on pourrait, en plus, remplacer les termes « toute autre » par le terme « l' ».

Monsieur le Président conclut que s'il est possible de se référer à une seule autorité médicale compétente pour trancher pareils cas et qui existe forcément dans chaque pays signataire, le terme « compétente » est également superfétatoire.

Madame la Rapportrice rappelle qu'un tel certificat est essentiel pour qu'un marin puisse exercer son métier. Afin d'exclure d'éventuels abus, elle suggère également d'omettre les termes « toute autre ». Une telle formulation donne l'impression qu'il s'agit d'un certificat de complaisance, certificat qui peut être obtenu malgré un refus dès qu'on sait s'adresser à une autre autorité médicale plus tolérante/clémentine. Elle préférerait donc qu'on écrive explicitement de quoi il s'agit, d'une procédure de recours contre un refus de délivrance et ceci devant une autorité prédéterminée.

Madame Simone Beissel donne à considérer qu'il s'agit en fait d'un recours gracieux devant une autorité agréée qui était initialement visé par cette notion d'arbitrage. Elle met en garde de vouloir trop s'éloigner de cette formulation initiale. Pour appuyer l'idée initiale, elle suggère de remplacer le terme « compétente » par celui de « agréée ». Cela soulignerait que l'autre médecin devant lequel le marin peut se présenter en cas de refus remplit les critères d'honorabilité requis.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes partage cette mise en garde et cite la formulation initiale « par un arbitre médical indépendant ». Il ne peut s'agir d'un médecin quelconque. Le terme « agréée » est par contre trop précis dans ce contexte particulier.

Conclusion :

Afin d'avancer dans les travaux, Monsieur le Président propose que le Commissariat aux affaires maritimes fasse parvenir une nouvelle proposition de texte à la commission qui tient compte de cette discussion.

Art. 3.1.1-10.

Cet article prévoit une clause d'exception concernant l'exigence de disposer d'un certificat médical valide.

Le Conseil d'Etat se limite à constater que cet article constitue une copie du point 8 de la norme A1.2 de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-11.

L'article 3.1.1-11. traite du cas de figure de l'expiration de la période de validité d'un certificat médical au cours d'un voyage.

Le Conseil d'Etat se limite à constater une différence de libellé par rapport au point afférent de la Convention du travail maritime que cet article reprend.

La commission fait siennes les explications de la représentante du Commissariat aux affaires maritimes. Dans la mesure où les termes « praticien dûment autorisé » sont déjà utilisés à l'article 3.1.1-6., un problème de lisibilité de cet article ne se pose pas et le libellé peut être maintenu.

Art. 3.1.1-12.

Le Conseil d'Etat note que cet article a été recopié de la Convention du travail maritime (Norme A1.-2, point 10) et que cette même exigence apparaît également dans la STCW.

Art. 3.1.1-13.

Le Conseil d'Etat exprime la même opposition formelle à l'encontre du libellé de cet article que celle qu'il avait formulée au niveau de l'article 3.1.1-2.. Partant, la commission apporte le même amendement au présent article.

Section 3 – Formation et qualification

Art. 3.1.1-14. et Art. 3.1.1-15.

Le Conseil d'Etat se limite à noter que ces articles reprennent à la lettre la règle 1.3 « formation et qualifications » de la Convention du travail maritime.

Art. 3.1.1-16.

Tandis que l'alinéa 1^{er} de cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, la formulation du second alinéa suscite une opposition formelle. Cet alinéa renvoie de manière très large à un règlement grand-ducal pour fixer les détails de la disposition générale précédente ayant trait aux conditions de formation professionnelle. Le Conseil d'Etat se heurte au fait que le pouvoir réglementaire ait la possibilité de fixer également les qualifications requises. Il renvoie à la règle 1.3 de la Convention du travail maritime : « les formations et brevets conformes aux instructions ayant force obligatoire adoptés par l'Organisation maritime internationale sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle ». Il note qu'il est « difficilement concevable qu'un règlement grand-ducal puisse, le cas échéant, déroger à cette norme internationale supérieure. ».

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que ce règlement grand-ducal existe déjà,¹ mais traite uniquement de la reconnaissance des brevets, diplômes et autres titres. La partie problématique de la première phrase du deuxième alinéa peut donc être supprimée.

¹ Règlement grand-ducal modifié du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998.

La commission décide d'amender l'alinéa 2 dans ce sens.

Art. 3.1.1-17.

A cet endroit, le Conseil d'Etat réitère ses observations et ses oppositions formelles déjà formulées à l'endroit de l'examen des articles 3.1.1-2. et 3.1.1-13.. Il s'oppose, en plus, formellement au terme de « fraude » employé au deuxième alinéa, point 3, comme infraction autonome et signale que la référence faite à l'article 58 du Code pénal est erronée car ne concernant pas la présente matière. Il rappelle que l'article 14 de la Constitution exige la précision de l'infraction pénale.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes donne à considérer qu'il importe de maintenir la possibilité d'accorder une dérogation à ces critères de formation professionnelle prescrite pour pouvoir réagir, par exemple, à des situations d'urgence. C'est la raison pour laquelle il a été opté, au premier alinéa, pour la formulation « peut ordonner la cessation immédiate (...) ». Elle propose donc d'amender ce premier alinéa, en évoquant explicitement cette possibilité de déroger.

En ce qui concerne l'autre opposition formelle, elle explique qu'il s'agit de pouvoir sanctionner des personnes qui par un comportement frauduleux ou de la tromperie obtiennent un engagement à une fonction à bord pour laquelle elles ne disposent pas de la formation requise. Cette référence se rapporte, en fait, au « Code pénal maritime ». Il y donc lieu de se référer à la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant ce code disciplinaire et pénal pour la marine marchande.

La commission marque son accord à amender cet article dans le sens expliqué.

Section 4 – Equipage et équipage minimal

Art. 3.1.1-18. et Art. 3.1.1-19.

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

Section 5 – Recrutement et placement

Art. 3.1.1-20.

Cet article prévoit que tout marin naviguant sous pavillon luxembourgeois doit disposer d'un livret de marin.

Le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de supprimer le début de phrase de l'alinéa 2 « Sans préjudice des règles (...), » et renvoie à ses considérations générales quant au règlement grand-ducal évoqué par l'alinéa 3 de cet article.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes remarque que ce règlement grand-ducal prévu pour fixer la forme, le contenu et les modalités de délivrance du livret de marin existe déjà.²

² Le règlement grand-ducal modifié du 8 avril 1991 régissant le livret de marin.

La commission décide de supprimer ledit début de phrase.

Art. 3.1.1-21.

Cet article retient que l'engagement des gens de mer peut être direct, par l'armateur, ou indirect, par une agence externe qui soit se limite à agir comme intermédiaire entre les équipages et l'armateur, soit agit comme employeur. Dans ce dernier cas, le contrat d'engagement n'est pas conclu entre le marin et l'armateur (propriétaire ou exploitant du navire).

Ces agences, appelées communément « *Manning agencies* », permettent donc aux entreprises d'armement d'externaliser le recrutement, la formation et la rémunération pour tout ou une partie de leur équipage.

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

Débat :

Face à cette pratique, Madame la Rapportrice s'interroge sur le contrôle de ces agences de placement pour ce qui est du respect dans la pratique des normes de la législation du travail respectivement applicable.

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes donne à considérer que ces agences doivent être agréées par l'Etat sur le territoire duquel elles sont établies. Ces agences doivent se conformer aux normes internationales, voire nationales en matière de recrutement. Ces normes internationales sont fixées dans la Convention du travail maritime. Si l'Etat où est établi l'agence de recrutement est signataire de la Convention du travail maritime, cet Etat a l'obligation de garantir que ses entreprises se conforment à ces normes et de procéder aux vérifications nécessaires. Le Luxembourg ne dispose pas de telles agences.

Suite à une question afférente de Monsieur Charles Margue, il est renvoyé aux articles qui suivent qui précisent les responsabilités respectives. Il existe, en effet, des Etats non signataires de la Convention du travail maritime dans lesquels pareilles agences sont établies. Pour ce cas de figure plutôt hypothétique, c'est à l'armateur de s'assurer que ces agences respectent quand même les prescriptions de la norme afférente de la Convention du travail maritime, d'informer le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes s'il recourt aux services d'une telle agence et de confirmer que cette agence œuvre conformément à la Convention. S'il a un doute sur le respect de ces normes, le Commissaire peut s'opposer au recrutement de ces gens de mer.

Monsieur Charles Margue insistant pour savoir quelles preuves l'armateur doit fournir et comment le Commissaire les évalue concrètement, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer que jusqu'à présent le Commissariat n'a pas d'expérience pratique pour un tel cas de figure. Les agences auxquelles les armateurs ont eu recours étaient toujours des agences agréées dans des Etats signataires de la Convention du travail maritime. Durant l'actuelle pandémie, par exemple, une telle situation pourrait toutefois se présenter subitement si un navire se retrouve sans

équipage et l'armateur devra trouver une solution sur place en recourant à une telle agence dans un pays non signataire de la Convention.

Art. 3.1.1-22.

Monsieur le Président note que cet article règle plus en détail les relations entre armateurs et services de placement et de recrutement et qu'il vient d'être présenté indirectement lors de la précédente discussion. L'orateur constate que le Conseil d'Etat soulève une question similaire à celle qui vient d'être posée concernant le contrôle du respect par pareils agences établies hors d'Etats signataires de la Convention du travail des normes de cette dernière. Le Conseil d'Etat considère la formulation « par des mesures appropriées » comme source d'insécurité juridique, concède toutefois que cette responsabilité de l'armateur résulte directement de la Convention.

Monsieur le Président note que cet article peut donc être maintenu inchangé.

Art. 3.1.1-23.

L'article 3.1.1-23. traite du cas de figure de la défaillance du service de placement et de recrutement qui a agi en tant qu'employeur de fait ou de droit. *In fine*, les obligations financières et autres obligations reposent sur l'armateur.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère l'alinéa 1^{er} de cet article comme « inutile » car exprimant une évidence.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à maintenir inchangé cet article : La spécificité du secteur maritime rend difficile à déterminer l'employeur. Une multiplicité d'entités (agences de placement, de recrutement, managers) peuvent intervenir dans le recrutement et la gestion du personnel de bord. C'est ainsi que le terme « employeur » n'est jamais utilisé ni dans la Convention du travail maritime de 2006, ni dans la directive 2009/13/CE. La Convention du travail maritime a cherché à canaliser la responsabilité sur une seule personne quel que soit le montage juridique adopté, de sorte que l'armateur a fait l'objet d'une définition particulière.

Dans la réalité, il n'est pas rare que les armateurs tentent de se dédouaner de leurs obligations sociales arguant du fait que seule l'agence est responsable. C'est pourquoi il est important de souligner et de retenir sans équivoque que malgré « l'existence d'un contrat de mise à disposition, l'armateur reste responsable de l'intégralité des obligations qui sont à sa charge en vertu de la présente loi et de la Convention du travail maritime, 2006 ».

Monsieur le Président apprécie la clarté de ce rappel textuel.

La commission décide de maintenir l'alinéa en question.

Luxembourg, le 13 novembre 2020

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la
Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

