



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

Procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 9 octobre 2020
2. 7537 Projet de loi relative à certaines modalités d'application et à la sanction de mise en œuvre du règlement (UE) n° 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne et modifiant la loi modifiée du 23 octobre 2011 relative à la concurrence
 - Rapporteur : Madame Francine Closener
 - 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 et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 3.2.5-1)
4. Divers (organisation d'une visite / visite virtuelle d'une représentante de la Commission européenne / bilan des aides versées aux entreprises)

*

Présents : 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. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes, M. Claude Wiseler

M. Marc Ernsdorff, du Ministère de l'Economie

M. Robert Biwer, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, Mme Annabel Rossi, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Patrick Weymerskirch, du groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Diane Adehm

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 9 octobre 2020

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 7537 Projet de loi relative à certaines modalités d'application et à la sanction de mise en œuvre du règlement (UE) n° 2019/1150 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 promouvant l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne et modifiant la loi modifiée du 23 octobre 2011 relative à la concurrence

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

Monsieur le Président note que les amendements proposés permettent au Conseil d'Etat de lever ses oppositions formelles initiales, que celui-ci exprime toutefois une nouvelle opposition formelle. Celle-ci vise le choix de désigner d'ores et déjà le Conseil de la concurrence comme organisme public pouvant tenter des actions en cessation au nom des entreprises utilisatrices lésées. Une alternative à la suppression de cet amendement n'étant pas proposée, l'orateur invite le représentant du Ministère à prendre position.

Le représentant du Ministère concède que le Conseil de la concurrence – étant actuellement encore dépourvu de la personnalité juridique – ne saurait ester en justice. A ce stade, une telle désignation serait donc en porte-à-faux par rapport au règlement européen à mettre en œuvre.

L'orateur rappelle cependant que la transformation du Conseil de la concurrence dans un établissement public doté de la personnalité juridique est prévue par le projet de loi n° 7479 déposé le 1^{er} octobre 2019 et en attente de l'avis du Conseil d'Etat. Dans l'immédiat, le Gouvernement recommande donc de faire droit à l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Le Gouvernement proposera alors de procéder à cette désignation dans le cadre dudit projet de loi.

Le représentant du Ministère met toutefois en garde de vouloir, dans la foulée, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, également renoncer à l'amendement apporté au niveau de l'ancien article 4 consistant dans l'ajout des « organismes publics » parmi les entités pouvant être inscrites sur la liste publiée au Journal officiel de l'Union européenne comme pouvant agir devant les juridictions compétentes. Cet amendement parlementaire n'est pas à voir en relation directe avec la désignation, à laquelle il y a lieu de renoncer dans l'immédiat, du Conseil de la concurrence comme organisme public pouvant tenter des actions en cessation. La loi des Etats membres doit garantir que tout organisme public qui figurera sur la liste européenne établie par la Commission européenne, telle que visée à l'article 14, paragraphe 6 du règlement (UE) n° 2019/1150, puisse agir devant les juridictions luxembourgeoises compétentes – indépendamment de son Etat membre d'origine. Cet amendement vise donc, en premier lieu, à assurer la conformité avec le règlement européen précité et n'est donc pas à considérer dans la seule perspective nationale et du Conseil de la concurrence.

Pour le reste, l'avis complémentaire du Conseil d'Etat peut être intégralement suivi.

Monsieur le Président insiste à savoir si ladite suggestion du Conseil d'Etat n'est pas également liée à l'opposition formelle exprimée, voire que la commission risque de ne pas obtenir la dispense du second vote constitutionnel en ne suivant pas sur ce point l'avis complémentaire et en maintenant les termes « organismes publics » au premier alinéa de l'article 3 (nouveau).

Le représentant du Ministère donne à considérer que le Conseil d'Etat propose lui-même de prévoir la désignation du Conseil de la concurrence comme organisme public disposant de ce pouvoir dans ledit projet de loi n° 7479. Son observation à l'encontre de l'insertion desdits termes n'est pas exprimée sous forme d'une opposition formelle, même s'il renvoie à ses considérations afférentes. Par ailleurs, l'article 14, paragraphe 6, du règlement européen à mettre en œuvre ne permet pas de renoncer à la mention des organismes publics.

En **conclusion**, Monsieur le Président constate que Madame le Rapporteur saura dès lors procéder à la rédaction de son projet de rapport. Il recommande que les raisons pour renoncer au choix de désigner le Conseil de la concurrence, de même que le maintien de la référence aux « organismes publics » soient expliquées en détail dans ce 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 et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 3.2.5-1)

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes signale que son équipe a, tel que souhaité par la commission, élaboré une proposition de reformulation des dispositions concernant le congé parental.

Madame le Rapporteur renvoie aux questions que le libellé initial de l'**article 3.2.2-23** avait soulevé. Elle rappelle que les représentants du Commissariat aux affaires maritimes avaient annoncé vouloir se concerter à ce sujet avec les ministères en charge de la Famille et du Travail.

Monsieur le Président décide de revenir de suite à cet article.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes confirme que les consultations évoquées ont bien eu lieu et cite la proposition de reformulation comme suit :

« (1) Les articles L. 234-43 à L. 234-48 du Code du travail sont applicables aux gens de mer occupés à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois s'ils répondent aux conditions desdits articles.

(2) Par dérogation à l'article L. 234-44 du même code, les gens de mer ne peuvent bénéficier que d'un congé parental à plein temps.

(3) Par dérogation à l'article L. 234-45, paragraphe 1^{er}, du même code, le premier congé parental débute à une date fixée après concertation entre l'armateur et le marin. A défaut d'accord dans un délai de deux mois à compter de la demande de congé parental, le premier congé parental prend effet après le rapatriement du marin qui doit être organisé depuis le premier port de chargement ou de déchargement où son remplacement pourra être réalisé à partir des dates prévues à l'article L. 234-45, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} ou 3 le cas échéant, du même code.

Conformément à l'article 3.1.2-28, le temps de rapatriement n'est pas inclus dans la durée du congé parental.

Le délai, endéans lequel la concertation visée à l'alinéa 1^{er} peut fixer la date de début du report le premier congé parental, est déterminé par convention collective déclarée d'obligation générale par règlement grand-ducal.

(4) Par dérogation à l'article L. 234-46, paragraphe 4, alinéa 6 du même code, le marin concerné ou toute personne physique ou morale qu'il a mandatée peut saisir le commissaire en cas de désaccord sur le motif du report du deuxième congé parental selon la procédure de plainte prévue à l'article 3.4.5-1, deuxième point. »

Certaines de ces modifications résultent directement des observations afférentes du Conseil d'Etat. La précision apportée au paragraphe 3 quant à l'aboutissement de la période de concertation a été proposée par le Ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région. Quitte à préciser la formulation du dernier alinéa de ce paragraphe, la disposition quant au délai du

report du premier congé parental n'a pas soulevé de préoccupation de la part du ministère en charge du Travail.

Débat et conclusion :

Madame le Rapporteur considère la proposition de reformulation exposée comme raisonnable et comme une nette amélioration dans l'intérêt des gens de mer. Elle demande à ce que l'aval explicite du Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire, soit également sollicité.

Notant que la commission semble partager cette appréciation, Monsieur le Président remarque qu'il s'agira d'un **amendement** qui devra être motivé dans la lettre d'amendements à soumettre pour avis complémentaire au Conseil d'Etat. Il demande à ce que la proposition de libellé exposée soit transmise aux membres de la commission avec les précisions quant à l'aval des ministères évoqués.

*

Pour la suite des travaux, Monsieur le Président invite les membres de la commission à se tenir au tableau synoptique leur transmis et qui comporte les propositions de reformulation du Commissariat aux affaires maritimes.¹

Chapitre 5 – Egalité de traitement entre les hommes et les femmes

Art. 3.2.5-1

L'article 3.2.5-1 rend applicable aux gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois les dispositions du titre IV du Livre II du Code du travail.

La commission décide **d'amender l'article**, afin de faire droit à l'observation du Conseil d'Etat qui estime que la référence à l'article L.243-1 du Code du travail n'est pas nécessaire. C'est à escient que la commission s'abstient de définir la notion de l'entreprise dans le contexte spécifique du travail maritime, piste suggérée par le Conseil d'Etat.

Chapitre 6 – Traitement des données à caractère personnel à des fins de surveillance des gens de mer sur le lieu de travail

Art. 3.2.6-1

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

TITRE 3 – Protection, soins médicaux et bien-être à bord

Chapitre 1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Art. 3.3.3-1 à 3.3.1-4

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

¹ Document de travail transmis le 6 octobre 2020 aux membres de la commission.

Art. 3.3.1-5

L'article 3.3.1-5 a trait aux équipements médicaux et se réfère à 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.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère que cet article « n'apporte aucune plus-value normative et est superflu. ».

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à maintenir cet article, quitte à omettre la mention de règlements grand-ducaux d'exécution. Il s'agirait de permettre aux capitaines et autres gens de mer, le plus souvent étrangers, de mieux comprendre l'articulation entre les différents textes luxembourgeois applicables.

Débat :

Dans l'intérêt de la transparence et de lisibilité du futur dispositif, Madame le Rapporteur appuie le maintien proposé. Elle s'interroge toutefois pourquoi lesdits règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes remarque que le besoin de procurer pareilles précisions ne s'est jamais posé. Au niveau européen, ce domaine est réglé de manière assez explicite et en détail par des directives et règlements.

Madame le Rapporteur remarque que ces détails devraient alors pouvoir être consultés par le lecteur dans la loi à laquelle le présent article renvoie et non dans d'autres textes jamais publiés au Luxembourg. Des prescriptions minimales ont leur place dans le corps même de la loi.

Conclusion :

Monsieur le Président propose que, le cas échéant, le Commissariat aux affaires maritimes fasse parvenir une note explicative à ce sujet aux membres de la commission et note que la commission marque son accord au **maintien de cet article dans sa version légèrement amendée.**

Art. 3.3.1-6

La commission **ajoute**, tel que proposé par le Conseil d'Etat, l'adjectif « qualifié » après le terme « dentiste ».

Chapitre 2 – Responsabilité des armateurs

Art. 3.3.2-1

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

Art. 3.3.2-2

L'article 3.3.2-2 reprend le paragraphe 1^{er} de la norme A4.2.1 « responsabilité des armateurs » de la Convention du travail maritime et indique les frais de maladie et d'accident à prendre en charge par l'armateur.

Dans son avis, le Conseil d'Etat, à côté de quelques propositions rédactionnelles, suggère, dans l'intérêt d'une meilleure cohérence avec la norme A4.2.2. « traitement des créances contractuelles » de la Convention du travail maritime, de préciser que la couverture financière visée par le paragraphe 3, est relative aux créances contractuelles.

La commission marque son accord **d'amender l'article** afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat.

Art. 3.3.2-3

L'article 3.3.2-3 règle la prise en charge des salaires des marins pendant leur période d'incapacité de travailler.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la clause permettant qu'une convention collective ou un règlement grand-ducal puisse limiter à une partie le salaire qui doit continuer à être versé au marin : il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi.

Débat et conclusion :

Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur, il est expliqué que cette faculté qui suscite l'opposition formelle du Conseil d'Etat est prévue dans la Convention du travail maritime, mais qu'elle n'a pas été mise en œuvre dans les différentes conventions collectives qui ont été négociées.

En conclusion, la commission **supprime la dernière phrase du point 2** du présent article.

Art. 3.3.2-4 à 3.3.2-6

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

Art. 3.3.2-7

L'article 3.3.2-7 prévoit une sanction pénale en cas de manquement de l'armateur à ses obligations énoncées aux articles 3.3.2-2 et 3.3.2-3. Les peines prévues sont identiques à celles prévues par l'article 3.3.1-6.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'omission d'une référence à l'article 3.3.2-6.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent qu'il leur a semblé exagéré de punir pénalement l'armateur qui omettrait de prendre des mesures pour sauvegarder les biens des gens de mer malades, blessés ou

décédés et de les leur faire parvenir. Une réparation civile devrait être suffisante.

Débat :

Madame le Rapporteur intervient pour afficher son désaccord avec cette explication. Permettre de sanctionner pénalement une personne qui ne prend pas sa responsabilité par rapport aux biens d'une personne tierce en détresse lui semble, au contraire, approprié.

Madame Simone Beissel donne à considérer que dans la pratique un tel cas de figure peut se présenter sous de multiples formes à gravité très variable. Dans des cas plus compliqués, l'armateur peut bel et bien préférer devoir s'acquitter avec une réparation civile au lieu de s'occuper à conserver et à faire parvenir quelques biens à valeur matérielle insignifiante à la ou les personnes concernées. La protection de ce droit est, de son avis, seulement à garantir sous la menace d'une sanction pénale. Elle s'interroge sur la position prise par les législateurs belges et français.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes ajoutent que par le passé, le respect de cette obligation par l'armateur dans pareilles circonstances (accidents, maladies), n'a jamais posé problème.

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, ils confirment qu'ils ne s'opposent pas à insérer également l'article dont question parmi les renvois faits par le présent article.

Conclusion :

Monsieur le Président retient qu'une **référence à l'article 3.3.2-6 sera incluse** parmi les articles auxquels le présent article renvoie.

Chapitre 3 – Protection de la santé, sécurité et prévention des accidents

Art. 3.3.3-1

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

Art. 3.3.3-2

L'article 3.3.3-2 reprend en substance la règle 4.3 et la norme A4.3 « protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents » de la Convention du travail maritime.

Le Conseil d'Etat remarque que la « formulation de cet article et des articles qui suivent est inhabituelle ».

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de **reformuler** cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions des paragraphes 2 et 3. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (*voir infra*).

Débat et conclusion :

Madame le Rapporteur constate que cet article prévoit des « politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail » à adopter pour chaque navire individuellement. A cette fin, l'article se réfère, de manière tout à fait générale, aux « directives, normes et principes généraux, politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer ». L'oratrice rappelle qu'elle n'apprécie guère cette façon de procéder et renvoie à l'ambition des auteurs du projet de loi d'assurer également une meilleure lisibilité des dispositions applicables au travail des gens de mer. Il y aurait donc lieu d'indiquer dans cette loi également quelles sont concrètement ces normes qui sont à respecter.

Notant que cette problématique a déjà été abordée sans qu'une solution n'ait pu être élaborée jusqu'à présent, Monsieur le Président propose de tenir cet article **en suspens**, pour ce qui est cet aspect précis qui vient d'être évoqué.

Art. 3.3.3-3 à 3.3.3-8

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

Art. 3.3.3-9

L'article 3.3.3-9 transpose les dispositions de la norme A4.3, paragraphe 2, point c) de la Convention du travail maritime, 12006, et s'inspire de l'article L. 312-3, paragraphe 1^{er}, du Code du travail.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de reformuler cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions du paragraphe 2. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (*voir infra*).

La commission marque son accord à l'**amendement** proposé.

Art. 3.3.3-10 à 3.3.3-13

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

Art. 3.3.3-14

L'article 3.3.3-14 oblige l'armateur à prendre les mesures appropriées pour que les gens de mer désignés et les autres membres du comité de sécurité à bord aient accès notamment à l'évaluation des risques et aux mesures de protection prévues.

Compte tenu du constat afférent du Conseil d'Etat, la commission **supprime** la référence faite, au point 1 de l'énumération, à l'article 3.3.3-19, puisque

l'obligation en fait visée, de consigner de façon matérielle les mesures prises, résulte à suffisance du point 3 du présent article.

Débat :

Madame le Rapporteur souhaite savoir où les gens de mer sauront consulter concrètement ces mesures de protection et de prévention qui s'appliquent.

Il est précisé qu'il s'agit de mesures prises par l'armateur concernant tel ou tel type précis de navire. Tout navire dispose d'un plan de sécurité et de sûreté disponible à bord. Ces plans sont élaborés en coopération avec les sociétés de classification qui les contrôlent également. Il s'agit de documents de nature technique.

Madame le Rapporteur donne à considérer que ces plans individuels doivent reposer sur une base commune et plus générale fixée par une instance supérieure aux armateurs et qui prévoit certains standards minima qui s'appliquent partout. Elle s'interroge où le lecteur de la future loi saura retrouver ces normes.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise qu'il s'agit de conventions internationales qui fixent pareils minima et renvoie à la « International Convention for the Safety of Life at Sea » (SOLAS), datant de 1974. Les dispositions de ces conventions ont toutefois une teneur assez générale et pour cause, puisque, selon la fonction pour laquelle elles ont été conçues, les navires diffèrent fortement. L'orateur précise que ces textes internationaux sont consultables sur la présence internet du Commissariat aux affaires maritimes. Il ajoute qu'en cas d'accidents graves² une enquête est réalisée par l'Administration des enquêtes techniques pour en déterminer les causes. Pareilles enquêtes conduisent parfois à des propositions très concrètes pour améliorer lesdits plans pour tel ou tel type de navire.

Madame Simone Beissel considère comme non problématique la formulation de cet article. Les détails de ces plans de prévention d'accidents, de sécurité et de sauvetage varient en fonction du navire concrètement en cause et sont consultables par tout un chacun sur des panneaux fixés à bord. Les assureurs des navires insistent par ailleurs au respect de ces mesures préventives et en font une condition à leurs assurances. Régulièrement, des exercices d'évacuation et de sauvetage ont lieu sur ces navires.

Madame le Rapporteur critique toutefois la formulation du point 3. Elle juge le terme « activités » comme n'étant pas assez précis et souhaite le voir remplacé par le terme « mesures ». Après une brève discussion, la commission marque son accord, non pas à remplacer ledit terme, mais de le **compléter** par celui de « mesures ».

Conclusion :

Le point 3 se lira donc comme suit :

² Perte totale du navire, pertes en vie humaines ou dommages graves à l'environnement.

« 3. à l'information provenant tant des activités et mesures de protection et de prévention que des services d'inspection ou d'organismes compétents pour la sécurité et la santé. »

Art. 3.3.3-15

L'article 3.3.3-15 oblige l'armateur à s'assurer qu'une formation à la fois suffisante et adéquate à la sécurité et à la santé ait été dispensée à chaque marin et pour la première fois lors de son engagement à bord.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de reformuler cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions du paragraphe 1^{er}. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (*voir infra*).

La commission marque son accord à l'**amendement** proposé.

Art. 3.3.3-16 à 3.3.3-20

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

Art. 3.3.3-21

L'article 3.3.3-21 oblige l'armateur à mettre à disposition des gens de mer du matériel de protection adéquat, incluant le matériel de protection de l'ouïe et contre les vibrations.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de reformuler cet article pour renforcer l'impérativité des dispositions du paragraphe 2. En explication, ils renvoient aux observations du Conseil d'Etat exprimées à ce sujet à l'encontre de l'article 3.3.3-30 (*voir infra*).

Débat :

Madame Simone Beissel critique la reformulation proposée (« doivent être ») comme étant trop stricte dans ce contexte précis.

Monsieur le Président remarque que c'est précisément l'objectif de cette reformulation – le verbe « devoir » étant plus « impératif » que celui de « veiller ».

Conclusion :

La commission marque son accord à l'**amendement** proposé.

Art. 3.3.3-22

L'article 3.3.3-22 prévoit un règlement grand-ducal pour définir, compte tenu des spécificités du navire, des minima concernant les mesures de précautions particulières à prendre, du matériel de protection individuel ou des autres

dispositifs de prévention des accidents à bord et pour préciser les obligations de l'armateur notamment relatives à la documentation à fournir.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au libellé de cet article. Il rappelle que la matière abordée concerne la sécurité des travailleurs, matière réservée par l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution à la loi. Ces minima concernant les mesures de précautions et de protection sont à fixer par le législateur et non par l'exécutif.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que l'objectif du règlement grand-ducal prévu est d'édicter des mesures techniques qui auraient vocation à changer périodiquement avec le progrès technique. Ils soulignent que pareils règlements existent déjà avec pour base légale le Code du travail et citent deux exemples.³

Les orateurs déconseillent d'insérer ces minima concernant les mesures de précautions, le matériel de protection individuel ou les autres dispositifs de prévention des accidents à bord dans la loi en projet. Le dispositif se verrait alourdi au détriment de sa lisibilité et la future loi serait en plus susceptible de devoir être modifiée régulièrement.

Ils ajoutent que ce règlement a également été prévu afin de permettre de préciser les obligations de l'armateur sanctionnables pénalement sur base de l'article 3.3.3-30.

Partant, ils proposent de maintenir cet article tout en supprimant l'évocation des mesures de précautions et de protection des travailleurs. Pour cet aspect, une loi indépendante devrait alors être déposée. Une loi spécifique de ce genre existe déjà dans le domaine marin, la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins règlemente déjà la conformité des équipements à bord des navires avec pour « objectif de renforcer la sécurité maritime ».

Débat :

Madame Simone Beissel se heurte à cette proposition et plaide pour une solution rédactionnelle permettant de retrouver toutes les dispositions légales qui sont d'application dans ce domaine dans un seul et même corps de loi. Il en irait de la lisibilité et transparence de l'œuvre législative pour les personnes concernées. En alternative, elle suggère d'ajouter une annexe au dispositif faisant partie intégrante du corps de la loi. Dans cette annexe, toutes ces règles techniques applicables dans le domaine évoqué pourraient être regroupées sans rendre rédhibitoire le dispositif légal proprement dit. Lors d'une mise à jour, seulement cette annexe devrait être modifiée. Dans d'autres domaines, notamment économiques, cette façon de procéder est acceptée par le Conseil d'Etat.

Madame le Rapporteur appuie l'intervention de Madame Simone Beissel. Dans l'intérêt des administrés, un texte légal unique et exhaustif

³ j) Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (vibrations); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail ; ii) Règlement grand-ducal du 6 février 2007 1. concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit); 2. portant modification du règlement grand-ducal du 17 juin 1997 concernant la périodicité des examens médicaux en matière de médecine du travail.

serait à préférer – quitte à devoir l'adapter au fil des années. D'un côté, Madame le Rapporteur dit comprendre la tentation de l'exécutif de recourir pour l'établissement de telles règles à l'instrument du règlement grand-ducal, souligne toutefois comme fondée et classique l'opposition formelle exprimée par le Conseil d'Etat. Une des missions du Conseil d'Etat est précisément de veiller au respect des prérogatives constitutionnelles du législateur.

D'un autre côté, elle juge inacceptable d'abandonner ces mesures concernant la santé et la sécurité des travailleurs aux soins d'une éventuelle loi à venir.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes concèdent n'avoir pas envisagé la possibilité de confiner pareilles règles dans une annexe à la loi. Ils donnent cependant à considérer que ces dispositions techniques minimales ne sont pas encore prêtes. Une telle façon de procéder exigerait donc dès le départ un projet de loi supplémentaire. Cette annexe devrait ensuite quand même faire l'objet de modifications par voie législative régulièrement.

Monsieur le Président interjette que même actuellement certains standards minimaux devraient exister en ce qui concerne les mesures de santé et de sécurité des travailleurs à respecter. Ce cadre minimal, quitte à le préciser par la suite, pourrait d'ores et déjà être confiné dans une telle annexe.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes confirme que de tels standards existent, mais qui sont fixés dans des conventions internationales. Dans ce cas précis, il s'agissait de pouvoir les compléter selon tel ou tel type de navire où une lacune réglementaire devrait être comblée. Il s'agissait également de se donner la possibilité de tenir compte de nouveaux types de navires rejoignant le registre maritime national. Ces dispositions varient fortement en fonction de la nature du navire en question, même si, par exemple, pour des méthaniers⁴ de gaz liquéfié des telles règles techniques précises existent déjà. L'idée était seulement de se donner la possibilité d'être plus exigeant que le texte international respectivement en vigueur. L'orateur donne à considérer que ces textes internationaux s'appliquent d'office partout au monde et sont également sujet d'adaptations régulières. Les minima évoqués par les députés sont donc, nonobstant la teneur que prendra le présent projet de loi, déjà garantis à l'heure actuelle. La commission peut donc procéder à âme tranquille à la suppression qu'ils viennent de proposer.

Madame Simone Beissel intervient pour souligner que la future loi sera incomplète si les auteurs omettent de faire référence à ces normes minimales. Elle insiste à ce que le projet de loi les évoque au moins dans une seule phrase. L'oratrice continue en expliquant pourquoi le Conseil d'Etat est devenu bien plus stricte en ce qui concerne ce recours, souvent trop insouciant, à des règlements grand-ducaux (« arrêt Ries ») pour préciser des dispositions légales lacunaires.

Madame le Rapporteur rappelle que cette question s'est déjà posée auparavant dans ce dispositif. Lors de l'examen de l'article 3.3.1-5, par exemple, un renvoi à des règlements qui auraient été pris en exécutions de la loi du 29 avril 2000 a été supprimé, suite au constat du Conseil

⁴ Navire transportant du gaz naturel liquéfié dans des citernes.

d'Etat que ces règlements grand-ducaux n'ont jamais été pris. Ladite loi traitait des prescriptions minimales de sécurité et de santé à respecter à bord. Un lecteur un peu plus sceptique de tels textes pourrait obtenir l'impression qu'il s'agisse d'une stratégie explicite du législateur luxembourgeois de renvoyer pour la fixation de normes plus détaillées ou plus strictes à des règlements grand-ducaux qui ne seront jamais pris. Madame Lydia Mutsch, renvoyant à d'autres exemples similaires qu'elle a rencontrés dans son travail parlementaire, termine en soulignant qu'elle a de plus en plus de mal à accepter une telle façon de procéder.

Madame le Rapporteur réitère son souhait qu'il soit tout au moins fait référence à tous les textes qui existent et qui règlent cette matière, ceci dans l'intérêt des gens qui seront amenés à devoir consulter cette future loi. Elle note qu'il n'y a pas urgence à finaliser ce travail législatif. Le Commissariat aux affaires maritimes aura donc tout le temps à produire une annexe répertoriant tous ces textes qui s'appliquent également dans ce contexte et qui fixent les normes minimales à respecter en l'absence de dispositions nationales plus précises ou strictes.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes explique qu'il est impossible de connaître aujourd'hui déjà toutes les normes qui s'appliqueront aux navires à venir. Ce secteur est en évolution constante. Dès qu'il y aurait un nouveau type de navire, il faudrait adapter l'annexe de la loi. De toute manière, les textes internationaux tiennent compte de cette évolution. Le Commissariat aura toutefois besoin d'un instrument lui permettant d'adapter de sa propre guise les mesures de sécurité qui sont d'application à bord des navires battant pavillon luxembourgeois. Sinon, il devrait procéder par circulaires en attendant que d'éventuelles lacunes dans les textes internationaux soient comblées.

Renvoyant au secteur de l'aviation, Monsieur le Président remarque que la même problématique se pose dans d'autres domaines, de sorte qu'il recommande au Commissariat de s'enquérir auprès de ces autres administrations comment celles-ci ont procédé. Il souligne qu'il reste néanmoins de l'avis que la future loi devra, d'une façon ou d'une autre, évoquer tous les textes qui s'appliquent dans cette matière.

Monsieur le Président ajoute que la formulation « pourra » l'intrigue également, soit on doit prendre un tel règlement grand-ducal ou pas.

Madame le Rapporteur donne à considérer que les auteurs de cet article devraient au moment de sa rédaction déjà avoir eu une idée de la teneur de ce futur règlement grand-ducal en ce qui concerne les minima des mesures de précaution à prendre afin d'éviter des accidents à bord. S'ils entendent d'office suivre les normes internationales qui ont été établies à ce sujet, quitte à éventuellement vouloir les devancer ou à préciser, rien n'empêche de reprendre ces normes existantes déjà dans ce dispositif. Ceci d'autant plus qu'il est possible de prévoir une transposition quasi automatique des réformes qui seront entreprises au niveau international. Elle s'interroge par ailleurs comment les Etats voisins ont réglé cette problématique dans leurs lois.

Monsieur le Président estime que la solution indiquée fut même pour la première fois mise en place dans cette commission et dans le souci de disposer de normes techniques à jour en permanence.⁵

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes note qu'à ce stade aucun besoin n'existe pour adopter un tel règlement grand-ducal. Il ne voit toutefois aucun problème à se référer dans le présent article à une annexe à joindre. Dans cette annexe, les normes internationales d'application en matière de protection de la santé, de sécurité et de prévention des accidents pourraient être répertoriées. Il ne s'agira probablement que de deux conventions qui abordent cette problématique. L'OMI est l'organisation internationale chargée de veiller à ce que ces conventions soient tenues à jour et qui élabore également de nouvelles conventions dans le domaine de la sécurité et la sûreté des transports maritimes et dans la prévention de la pollution des mers par les navires.⁶

Suite à une question de Madame le Rapporteur, il est précisé que pour les normes sociales l'OIT est l'institution internationale compétente.⁷

Conclusion :

Monsieur le Président retient que la commission tiendra cet article en suspens **en attendant une proposition de texte** dans le sens qui vient d'être discuté.

4. Divers (organisation d'une visite / visite virtuelle d'une représentante de la Commission européenne / bilan des aides versées aux entreprises)

Monsieur Charles Margue signale qu'il ne semble pas être le seul membre de la commission à avoir des difficultés à se faire une idée plus concrète du fonctionnement du secteur maritime, voire de la signification de toute une série de termes spécifiques qu'il vient de rencontrer. Partant, l'intervenant suggère que la commission **organise une visite** lui permettant de s'informer sur place, à Capellen, au siège de la société Jan de Nul sur les incidences concrètes du projet de loi n° 7329 sur ce secteur.

Monsieur le Président précise que l'organisation d'une visite externe présuppose l'accord du Bureau de la Chambre des Députés. L'autorisation obtenue, une telle visite pourrait être organisée en attendant l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Dans les semaines à venir il souhaite prioritairement se concentrer sur le travail législatif pendant de la commission.

⁵ En effet, en 2013, Monsieur le Président était lui-même rapporteur du projet de loi n° 6473 dans lequel, par voie d'amendement, un régime de transposition spécifique pour les annexes techniques de directives européennes dans le domaine de la sécurité des jouets a été élaboré. D'une part, les renvois à ces annexes ont été complétés de sorte à renvoyer directement aux annexes de la directive à l'origine, tout en précisant ces renvois par la formule « telle que modifiée par la suite » et, d'autre part, par l'insertion d'un article supplémentaire, la date d'entrée en vigueur de pareilles modifications aux annexes a été réglée, tout comme l'information du citoyen sur ces modifications. Ceci, en prévoyant la publication d'un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg devant comporter une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

⁶ L'Organisation maritime internationale, institution de l'ONU chargée des questions maritimes et dont le siège se situe à Londres.

⁷ L'Organisation internationale du travail, également une institution spécialisée de l'ONU et qui a son siège à Genève.

Monsieur le Président invite les membres à **participer à une visioconférence** organisée le mardi 19 janvier 2021 entre 11.00 et 12.00 heures par la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile et la Commission européenne. Il s'agira d'un échange de vues avec la directrice générale de la DG TRADE. Le lien afférent parviendra aux membres de la commission suite à cette réunion.

Se référant à une discussion lors d'une de ses dernières réunions, Madame Simone Beissel suggère d'organiser une réunion jointe avec la Commission des Classes moyennes et du Tourisme afin de **faire le point sur le versement des aides de crise** à destination des entreprises. Monsieur le Président remarque que s'il s'agit seulement d'être informé sur une série de chiffres, il est plus efficient de faire parvenir une telle ventilation par transmis aux commissions respectivement concernées. Par ailleurs, de telles aides de crise sont versées par de nombreux ministères (Classes moyennes, Travail, Culture, etc.), de sorte qu'en théorie une réunion jointe bien plus large s'imposerait. De telles grandes réunions sont pourtant difficiles à présider en mode de visioconférence. Il propose que le groupe parlementaire qui a exprimé ce besoin le fasse, le cas échéant, par écrit en précisant ses questions. Il rappelle que la présente commission est déjà saisie d'un grand nombre de projets, de demandes et de motions les plus diverses, de sorte qu'il souhaite éviter des réunions sur des thématiques qui pourraient également être traitées autrement.

Luxembourg, le 19 février 2021

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

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