



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

Procès-verbal de la réunion du 19 novembre 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

Ordre du jour :

1. 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 73, Art. 3.2.2-1) et retour éventuel à l'article 73, Art. 3.1.2-47
2. Divers (prochaines réunions)

*

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

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

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. 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

Monsieur le Président rappelle que le Commissariat aux affaires maritimes vient de faire parvenir une proposition d'amendement¹ visant à tenir compte des objections de la commission à l'encontre de l'écriture actuelle du nouvel **article 0.3.0-2**.² Il propose donc de commencer par l'examen de ce nouveau libellé.

Une des représentantes du Commissariat aux affaires maritimes lit et commente l'article reformulé comme suit :

« **Art. 0.3.0-2. (1)** En application de l'article 2, paragraphe 1^{er}, lettre f) de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État et de l'article 3, paragraphe 1^{er}, lettre e), le fonctionnaire ou l'employé de l'État exerçant les emplois de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour la langue remplacée.

(2) L'employé de l'État, travaillant au sein du Commissariat aux affaires maritimes peut être admis au statut de fonctionnaire de l'État dans les conditions et suivant les modalités prévues à l'article 80 de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État. Par dérogation au point b du paragraphe 1^{er} du prédit article, l'employé de l'État exerçant les fonctions de conseiller technique ou de conseiller juridique auprès du Commissariat aux affaires maritimes peut choisir de remplacer soit la langue allemande soit la langue française par l'anglais. Il devra alors démontrer une connaissance de l'anglais équivalente à celle qui aurait été requise pour l'allemand la langue remplacée. »

Ce nouvel article introduit la possibilité pour les employés de l'Etat de déroger au régime des langues en vue de leur fonctionnarisation. Cette dérogation vise à tenir compte du fait que ces employés dans leur communication avec les administrés du secteur maritime doivent recourir à l'anglais et au français. Ils participent également à des réunions auprès d'institutions internationales telles que l'Union européenne, l'OMI ou encore l'OIT, qui se tiennent généralement en anglais et en français. Dans ce contexte, une connaissance adaptée de l'anglais est impérative. Par pragmatisme, cette disposition permettra aux employés de l'Etat de remplacer l'allemand, langue peu utilisée

¹ Par courriel, le 17 novembre 2020.

² Voir discussion lors de la réunion du 8 octobre 2020.

au quotidien, ou bien le français et ceci par soucis d'équité, par l'anglais. En vue de sa fonctionnarisation, un employé pourra donc avoir à démontrer qu'il a une connaissance adaptée de l'anglais, du luxembourgeois et, au choix, soit du français soit de l'allemand, sans qu'il ne doive prouver ses connaissances dans l'autre de ces deux langues, parmi lesquelles il peut choisir. Le niveau de connaissance de chacune des langues correspond à celui normalement requis pour les trois langues administratives, dans l'ordre choisi par l'employé.

Madame le Rapporteur, Lydia Mutsch, signale qu'elle peut s'accommoder de ce nouveau libellé puisqu'il vise à tenir compte de sa critique exprimée à l'encontre de ce nouvel article dans sa teneur initiale, critique qui n'était pas celle du Conseil d'Etat.

Constatant qu'aucune autre observation ne semble s'imposer, Monsieur le Président remarque qu'il s'agit de toute manière d'un amendement à soumettre au Conseil d'Etat qui s'était formellement opposé à cet article.

*

Monsieur le Président invite la représentante du Commissariat aux affaires maritimes d'exposer également leur proposition de reformulation visant l'**article 3.1.2-3**. Celle-ci explique que la suppression proposée vise à faire droit à une demande afférente de l'Organisation internationale du travail (ci-après désignée par l'acronyme OIT). L'oratrice cite le bout de phrase à supprimer. Le point 5° de cet article se lirait donc comme suit :

« 5°_pour faciliter l'accès à un autre emploi ou pour satisfaire aux conditions de service en mer requises à des fins d'avancement ou de promotion, tout marin reçoit un document avec sa traduction en anglais mentionnant ses états de service à bord du navire qui constate la date du début et de fin du contrat ainsi que la nature du travail effectué. Le certificat ne peut contenir aucune autre mention ou appréciation relative par exemple à la qualité du travail ou au salaire ~~sauf à la demande expresse du marin~~. Le livret de marin visé à l'article 3.1.1-20 peut, s'il satisfait aux différentes exigences, constituer un document suffisant pour établir les états de service du marin. ».

La suppression proposée ne suscitant pas d'observation particulière, Monsieur le Président retient que ce point sera amendé tel que proposé.

*

Comme suite à une discussion afférente lors de la précédente réunion, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes énumère une série de chiffres indiquant l'affiliation de marins auprès du Centre commun de la Sécurité sociale (1148 au Luxembourg ; 3829 auprès d'un assureur privé, les autres auprès de leur sécurité sociale nationale respective).

Monsieur le Président invite l'intervenant à faire parvenir cette ventilation à la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace, ci-après désignée par « la commission ».

Débat :

Madame Simone Beissel s'interroge si cette diversité d'assureurs n'est

pas source de difficultés d'application pratique de certaines dispositions spécifiques, par exemple en matière de congé parental. Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes explique qu'au bord des navires cette diversité de régimes qui s'appliquent est classique. Depuis toujours, une multitude de contrats de travail se côtoyaient et par conséquent des divergences concernant le salaire social minimum payé ou de couverture sociale, également en fonction du champ d'application des conventions internationales. L'intervention des compagnies d'assurances privées s'explique par le fait que pour certains marins ni le Luxembourg, ni leur pays de résidence n'est compétent en matière de sécurité sociale, tandis qu'une obligation légale d'une assurance sociale minimale de ces marins existe. Le congé parental ne sera ainsi pas ouvert à tous les marins œuvrant sur des navires battant pavillon maritime luxembourgeois, mais seulement à ceux qui cotisent au régime de sécurité sociale luxembourgeois. Dans le temps, en vertu du Code du travail, il fallait, en effet, également travailler sur le territoire luxembourgeois.

*

- Suite de l'examen conjoint des articles et de l'avis du Conseil d'Etat (à partir de l'article 73, Art. 3.2.2-1) et retour éventuel à l'article 73, Art. 3.1.2-47

Monsieur le Président recommande de se référer désormais au **tableau synoptique** transmis le 6 octobre 2020 à la commission.

Chapitre 2 – Jours fériés, repos hebdomadaire et congés annuels de récréation

Section 1 – Jours fériés légaux

Art. 3.2.2-1

La commission marque son accord à l'amendement proposé, qui tient compte d'une suggestion d'ordre rédactionnel du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.2.-2 à 3.2.2-5

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

Art. 3.2.2-6

Compte tenu des explications d'une représentante du Commissariat aux affaires maritimes la commission ne fait pas droit à l'amendement suggéré par le Conseil d'Etat, mais se limite à reprendre une proposition d'ordre rédactionnel.

Section 2 – Repos hebdomadaire

Articles 3.2.2-7 à 3.2.2-8

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

Art. 3.2.2-9

La représentante du Commissariat aux affaires maritimes signale que, contrairement à ce qui est indiqué dans le document de travail transmis à la commission, les auteurs du projet de loi entendent désormais faire droit à l'opposition formelle exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat. L'opposition du Conseil d'Etat se fonde sur l'article 14 de la Constitution qui aurait comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination. Parmi ces trois articles qui composent la présente section, il y a donc lieu de se référer directement à l'article effectivement visé – concrètement, il s'agit de l'article 3.2.2-7.

Monsieur le Président salue que le Commissariat aux affaires maritimes renonce vouloir faire front au Conseil d'Etat sur un tel point. Il retient que l'article est **à amender** tel qu'il vient d'être précisé.

Section 3 – Congés annuels

Art. 3.2.2-10

Compte tenu des explications d'une représentante du Commissariat aux affaires maritimes, la commission ne fait pas droit à l'avis du Conseil d'Etat qui considère superfétatoire ce rappel sur l'application de la loi luxembourgeoise.

Articles 3.2.2-11 à 3.2.2-19

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

Art. 3.2.2-20

Monsieur le Président remarque que la formulation de cet article a suscité une opposition formelle dans l'avis du Conseil d'Etat qui renvoie à l'article 11, paragraphe 5 de la Constitution.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes propose d'amender cet article en reprenant la formulation afférente du Code du travail.

La commission marque son accord au libellé proposé.

Art. 3.2.2-21

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

Art. 3.2.2-22

Compte tenu de l'imprécision de cet article qui fixe le régime répressif qui s'applique aux infractions à la présente section, le Conseil d'Etat s'y oppose formellement.

Monsieur le Président note que l'amendement proposé est en accord avec celui proposé au niveau de l'article 3.2.2-9 et qu'il rencontre l'assentiment de la commission.

Section 4 – Congé parental

Art. 3.2.2-23

Compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat et afin de lever tout doute quant au champ d'application de cette disposition, le Commissariat aux affaires maritimes propose d'ajouter les termes suivants au *paragraphe 1^{er}* « s'ils répondent aux exigences desdits articles. ». Il suggère également à la commission de préciser dans ce sens le commentaire qui sera joint à cet article amendé.

A l'encontre du *paragraphe 3*, le Conseil d'Etat exprime une opposition formelle en rappelant l'article 11, paragraphe 2 de la Constitution. Pour répondre à cette opposition formelle, il est proposé de supprimer les termes « de sexe masculin ».

En outre, afin de répondre à une préoccupation exprimée par les armateurs et ayant trait à l'organisation pratique de cette disposition, un amendement est proposé qui consiste dans l'insertion de la précision suivante : « qu'après concertation avec l'armateur et au plus tôt » et l'ajout de la phrase que « Le cadre de la concertation entre le marin et l'armateur est précisée [*sic !*] par règlement grand-ducal ou convention collective. ».

Débat :

Monsieur le Président critique la formulation de la phrase ajoutée comme déplacée dans le contexte d'une matière réservée à la loi. Le règlement grand-ducal ne saura que fixer les modalités pratiques de cette concertation prévue par la loi.

Madame le Rapporteur partage l'observation de Monsieur le Président et tient à ajouter que cette concertation proposée à insérer ne saura pas être interprétée comme une porte ouverte pour déroger à un droit social prévu par le législateur – en l'occurrence le congé parental. C'est la raison pour laquelle l'intervenante doute que dans leur formulation actuelle ces ajouts puissent trouver l'accord du Conseil d'Etat.

Suite à des questions afférentes de Madame le Rapporteur, il est expliqué que

- a) la précision proposée à supprimer avait été ajoutée par les auteurs dans la présomption que la femme marin ayant accouchée ne serait de toute manière plus à bord au moment du début de son congé parental ;

- b) suivant la loi luxembourgeoise le congé parental est automatiquement pris suite au congé de maternité. La concertation prévue ne vise que le point de départ du premier congé parental. Une telle possibilité de discuter du début de ce congé dans le secteur maritime existe dans la loi belge ;
- c) cette flexibilité est requise compte tenu de la spécificité de ce secteur. Un navire sur haute mer peut difficilement faire marche arrière pour rejoindre le prochain port afin de permettre à un de ses marins d'entamer immédiatement son congé parental. Il doit, en plus, s'agir d'un port, où le marin concerné puisse être remplacé. Sans ce minimum de flexibilité, le navire risquerait, au pire des cas, être immobilisé pendant des semaines, si cette personne occupe une fonction essentielle.

Monsieur le Président interjette que cette concertation entre l'armateur et le marin, peu importe comment elle sera formulée, ne saura fixer des conditions contraires à la loi.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes rassurent que l'objectif de cette concertation est, notamment, de garantir que le marin concerné informe à temps son armateur de la grossesse de sa femme afin que le congé parental, auquel il a bien évidemment droit, puisse être organisé bien au préalable afin d'éviter les inconvénients qu'ils viennent d'évoquer. Il s'agit de concilier les intérêts divergents des deux parties.

Monsieur le Président retient que, à la différence à ce que laisse sous-entendre la formulation proposée de cet ajout, il ne s'agit que de se concerter sur les modalités pratiques de l'organisation du début du congé parental du marin concerné.

Madame le Rapporteur insiste à voir reformulé ce passage dans le sens qui vient d'être exposé. Il s'agit d'écarter tout doute quant à la possibilité de pouvoir abuser de cette concertation pour contourner les dispositions luxembourgeoises en matière de congé parental. Une naissance n'est pas un événement subit et imprévisible. Informé à l'avance, l'armateur devrait aisément pouvoir organiser la relève du marin sollicitant son congé parental.

Madame Simone Beissel donne à considérer que l'idée même de la concertation au préalable comporte l'idée que l'armateur puisse s'opposer au début initialement demandé du congé parental, lorsque les « besoins du service s'y opposent ». Elle recommande aux auteurs de cette disposition, de se concerter au préalable avec la commission compétente du Conseil d'Etat afin d'éviter une opposition formelle à l'encontre de cet amendement. Compte tenu de ce domaine spécifique, cet ajout devrait toutefois être compréhensible.

Conclusion :

Monsieur le Président note qu'en tout état de cause les termes « Le cadre » dans la phrase à ajouter au paragraphe 3 sont à remplacer par les termes « Les modalités ». Il y aurait en plus lieu de préciser, éventuellement au niveau du commentaire de ce paragraphe, que ni la convention collective ou, le cas échéant, le règlement grand-ducal ne

sauront enfreindre les dispositions légales en matière de congé parental. L'orateur partage la suggestion de Madame Simone Beissel de se concerter à ce sujet au préalable avec le Conseil d'Etat.

Chapitre 3 – Les salaires

Art. 3.2.3-1

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales et demande à ce que le champ d'application des marins visés par cette disposition soit harmonisé ou bien précisé.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de dresser un état des lieux de tous les articles ayant trait à cette même observation générale et faire droit à l'avis du Conseil d'Etat en uniformisant la formulation employée pour cerner le champ d'application respectif.

Partant, Monsieur le Président note que, en ce qui concerne la formulation exacte à employer, cet article est tenu en suspens.

Section 1 – Définitions particulières

Art. 3.2.3-2

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

Section 2 – Droit à la rémunération

Articles 3.2.3-3 à 3.2.3-7

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

Art. 3.2.3-8

La commission marque son accord à la proposition de préciser le début du deuxième alinéa, tel que proposé par le Commissariat aux affaires maritimes en réaction à une observation afférente du Conseil d'Etat.

Art. 3.2.3-9

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

Section 3 – Calcul et paiement

Articles 3.2.3-10 à 3.2.3-12

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

Art. 3.2.3-13

La commission marque son accord à la reformulation proposée par le Commissariat aux affaires maritimes en réaction à une observation afférente dans l'avis du Conseil d'Etat.

Section 4 – Salaires minima

Art. 3.2.3-14

L'article 3.2.3-14 prévoit des salaires minima.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article en raison de l'insécurité juridique créée par un libellé qui manque de clarté.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que la formulation de ce libellé vise à traduire une réalité complexe. La législation actuelle pose le principe que tout marin qui navigue sous un pavillon luxembourgeois doit être payé au salaire social minimum luxembourgeois. Ce texte n'a jamais été suivi dans la pratique. Les salaires versés s'orientent à ceux d'application dans le pays d'origine du marin, même si sur le navire les marins en question exercent les mêmes tâches. Cette problématique fut l'objet d'ample discussions entre partenaires sociaux pour parvenir à la solution désormais proposée. Le constat partagé était que le niveau d'un salaire social minimum s'oriente au niveau du coût de la vie dans l'Etat respectif. Un autre principe admis concernant la fixation des salaires était, d'une part, celui de la liberté contractuelle et, d'autre part, celui de la nécessaire fixation de certains minima en-dessous desquels un salaire est à qualifier comme inadmissible. Il est évident que pour un marin résidant au Luxembourg ou si la loi lui applicable est le droit luxembourgeois, le salaire social minimum luxembourgeois s'applique. Il s'agissait donc de fixer une norme minimale pour toutes les autres catégories de marins, d'où la référence, critiquée comme « nébuleuse », « aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international. ». Deux références concernant ces salaires existent au niveau international, le standard du Bureau international du travail (BIT) et le standard de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)³.

Afin d'écartier ladite opposition formelle du Conseil d'Etat, le Commissariat aux affaires maritimes propose de préciser que ce montant sera fixé par « règlement grand-ducal ou conventions collectives » s'orientant aux recommandations internationales. Cette tournure s'inspire de la loi française qui renvoie à un décret pour fixer ces rémunérations internationales.

Idéalement une convention collective serait déclarée d'application générale dans le secteur qui rend obligatoire les minima posés par l'ITF qui sont plus élevés que ceux du BIT. Il s'agit également d'éviter de s'exposer au reproche d'être un pavillon de complaisance.

Les auteurs recommandent de ne pas opter pour l'inscription de ces minima dans la loi, afin d'éviter de devoir emprunter la lourde procédure d'une modification législative à chaque adaptation de ces montants par l'ITF.

³ En anglais: *International Transport Workers' Federation (ITF)*

Il est souligné que le Conseil d'Etat, comme la Chambre des Salariés, ne remet pas en question l'argumentation que le salaire doit être lié au coût de la vie dans le pays de résidence du marin.

Débat :

Suite à une question de Monsieur le Président, il est précisé qu'au Luxembourg le secteur maritime ne dispose pas de grilles de salaires fixées par convention collective.

Madame le Rapporteur souligne que la fixation de salaires minima décents pour tous les marins est l'un des points cruciaux pour la réputation du pavillon maritime luxembourgeois sur la scène internationale. Elle insiste à savoir qu'est-ce que les partenaires sociaux du secteur maritime revendiquaient à ce sujet.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise que la revendication initiale des syndicats était d'appliquer le salaire social minimal à tous les marins travaillant sur un navire battant pavillon luxembourgeois, indépendamment de leur origine. Les armateurs détaillaient l'irréalisme de cette revendication. Au fil des discussions un consensus s'est formé, consensus qu'essaie de traduire le libellé actuel du présent article. La promesse ferme donnée aux représentants du salariat était, en effet, que le Luxembourg n'allait pas fixer des minima inférieurs aux standards de l'ITF, nettement plus élevés que ceux du BIT. Cette disposition peut être qualifiée comme un « Sécherheetsnetz » excluant que les salaires versés sur les navires du pavillon maritime puissent se situer en-dessous des minima fixés par l'ITF.

Il est ajouté que les partenaires sociaux ont été invités à compléter et à préciser leur convention collective dans ce sens, ce qui appuierait la présente disposition dans le projet de loi. Jusqu'à présent une telle adaptation fait défaut.

Madame le Rapporteur tenant à savoir comment il sera garanti qu'une telle disposition ne reste pas lettre morte, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes explique que, pour tout navire immatriculé au Luxembourg, les sociétés de classification vérifient si le navire est conforme à la législation luxembourgeoise. Ainsi, en début de la procédure un certificat « MLC »⁴ est établi. Par la suite, un réseau d'inspecteurs est en charge des contrôles. Le réseau est organisé de manière à ce que, en principe, chaque année tout navire battant pavillon maritime luxembourgeois est visité par un de ces inspecteurs. Celui-ci, sur base d'une « check list » établie par le Commissariat aux affaires maritimes, vérifie non seulement les aspects techniques, mais également documentaires. Cet inspecteur procède également à des entretiens avec des marins et vérifie, d'une part, que les salaires sont effectivement versés et, d'autre part, leur niveau. Les Etats ports sont également autorisés à effectuer de telles inspections. En outre, l'ITF peut également effectuer des inspections spontanées à bord.

Par ailleurs, les marins peuvent réclamer directement à ce sujet auprès

⁴ *Maritime Labour Convention* (MLC)

du Commissariat aux affaires maritimes qui, en présence d'une telle plainte, vérifie le salaire versé par l'armateur et intervient auprès de ce dernier s'il s'avère que le salaire est en-deçà du minimum fixé par l'ITF.

Conclusion :

Doutant que l'amendement proposé satisfasse aux exigences du Conseil d'Etat, Monsieur le Président recommande que le Commissariat aux affaires maritimes consulte le Conseil d'Etat sur la nouvelle teneur de ce libellé. Ceci au préalable de sa seconde saisine, afin d'éviter que celui-ci soit obligé de maintenir son opposition formelle. L'article est donc tenu **en suspens**.

Articles 3.2.3-15 et 3.2.3-16

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations formulées à l'encontre de l'article précédent et s'oppose formellement, pour cause d'insécurité juridique, également à l'article 3.2.3-16.

Monsieur le Président renvoie à son tour à sa conclusion précédente et décide de tenir ces articles **en suspens** en attente d'une clarification au préalable avec le Conseil d'Etat concernant les amendements suggérés.

Art. 3.2.3-17

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

Chapitre 4 – Logement, loisirs, alimentation et service de table

Section 1 – Logement et loisirs

Articles 3.2.4-1 et 3.2.4-2

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

Art. 3.2.4-3

L'article 3.2.4-3 concerne les logements à bord mis à disposition des gens de mer.

L'avis formulé par le Conseil d'Etat à l'encontre de cet article se caractérise par une double opposition formelle visant son paragraphe 2, pour violation de l'article 11, paragraphe 5, de la Constitution.

Débat :

Monsieur le Président suggère de préciser le nombre de 200 par l'indication de l'unité de mesure.⁵ Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes mettent toutefois en garde de fournir dans ce

⁵ « ... les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque ... »

contexte cette précision puisque différentes unités sont employées pour mesurer la jauge brute d'un navire. En l'occurrence, il s'agit en tout état de cause de navires de petite taille.

Madame le Rapporteur s'interroge sur le respect du principe de la hiérarchie des normes par le présent article, même reformulé, puisqu'il permet d'accorder des exemptions aux normes internationales pour ces navires de petite taille.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède qu'il n'est pas possible d'enfreindre des normes minimales internationales par des dispositions nationales moins exigeantes, ces normes nationales peuvent toutefois poser des standards plus élevés que ce qui a été fixé au niveau international. Dans le présent cas, en incluant les navires à tonnage inférieur, le législateur luxembourgeois va plus loin dans la protection du personnel à bord et ces exemptions possibles ne concernent que cette catégorie de navires ne dépassant pas une jauge brute de 200. La convention MLC n'exige une telle conformité aux dites normes minimales que pour des navires à partir d'une jauge brute de 500.

Comme suite à une question afférente de Madame Simone Beissel, il est expliqué que, dans les ports, ces navires certifiés conformes bénéficient d'une présomption de conformité aux normes concernant la vie à bord. Cette présomption n'exclut pas des inspections à bord, si les autorités du port ont un quelconque doute raisonnable à ce sujet. Les armateurs n'exprimaient aucune opposition à cette extension du champ d'application du dispositif légal.

Conclusion :

La commission marque son accord à l'amendement suggéré par le Commissariat aux affaires maritimes en réaction à une observation afférente dans l'avis du Conseil d'Etat.

Articles 3.2.4-4 à 3.2.4-6

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

Art. 3.2.4-7

L'article 3.2.4-7 sanctionne d'une peine d'emprisonnement les infractions à la présente section et augmente le maximum de la peine d'amende déjà prévue par l'ancien article 126 de la loi du 9 novembre 1990 précitée.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article.

Débat :

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes disent ne pas comprendre l'argumentation du Conseil d'Etat, qui dit réitérer son opposition formelle déjà exprimée à l'encontre de l'article 3.2.4-3. Partant, ils admettent que l'amendement de l'article 3.2.4-3 permettra au Conseil d'Etat de lever également la présente opposition formelle.

Madame le Rapporteur recommande aux représentants du Commissariat aux affaires maritimes de clarifier également ce point au préalable avec le Conseil d'Etat.

Conclusion :

Monsieur le Président note qu'en attendant également cet article est tenu **en suspens**.

Section 2 – Alimentation et service de table

Articles 3.2.4-8 à 3.2.4-10

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

Débat :

Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur et concernant l'article 3.2.4-8, il est précisé que la nourriture de base et l'eau à bord sont gratuitement mis à disposition des marins et ces frais ne peuvent être déduits de leur salaire. Il s'agit d'une disposition nouvelle par rapport à la législation actuellement en vigueur. Cet avantage ne leur sera pas non plus imposable en tant qu'avantage en nature. C'est l'article qui suit qui garantit cette gratuité aux gens de mer jusqu'à la fin de leur engagement.

Art. 3.2.4-11

L'article 3.2.4-11 concerne le statut du cuisinier à bord.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime des observations concernant les paragraphes 1^{er}, 3 et 4. Tant le paragraphe 3 que le paragraphe 4 est frappé d'une opposition formelle.

Les suggestions d'amendement et explications des représentants du Commissariat aux affaires maritimes sont conformes à celles fournies dans le tableau synoptique.

Débat :

Suite à une question afférente de Madame le Rapporteur concernant le *paragraphe 2*, dernier point, il est précisé que l'expérience d'un mois exigée peut également avoir été acquise en tant qu'assistant cuisinier ou en tant que cuisinier sur un navire d'un autre pavillon, ou lors d'un stage d'un mois. Ce critère vise seulement à exclure qu'un cuisinier sans aucune expérience sur un navire soit chargé de cette responsabilité.

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes signalent qu'ils ont du mal à comprendre l'opposition formelle visant le *paragraphe 3*, puisque contrairement à ce qu'affirme le Conseil d'Etat, cette formation est prévue par la Convention du travail maritime. Il est difficile de

préciser dans ce paragraphe la désignation exacte de cette formation, dispensée à l'étranger sous différentes appellations. C'est la raison pour laquelle, ils ont préféré procéder par une description du contenu de la formation. Une telle formation n'est pas offerte au Luxembourg.

Madame le Rapporteur note qu'il s'agit en fait d'une procédure d'agrément ou de reconnaissance d'un diplôme acquis à l'étranger qui est instaurée par ce paragraphe.

Monsieur le Président remarque qu'à sa lecture de ces observations, ce n'est pas l'inexistence de cette formation dans la Convention qui motive l'opposition formelle, mais le défaut de préciser sa nature exacte, si nécessaire en renvoyant pour les modalités d'organisation pratiques à un règlement grand-ducal. Dans sa teneur actuelle, apparemment reprise telle quelle de la Convention, cette disposition manque de précision. L'intervenant rappelle qu'il s'agit d'une matière réservée par la Constitution à la loi. En plus, cette disposition fait erronément référence au Commissariat aux affaires maritimes et non au commissaire comme autorité compétente. En tout état de cause, l'amendement suggéré, qui se borne à supprimer le renvoi à un cours de formation « agréé » et de corriger la référence faite au Commissariat, devra être accompagné d'un commentaire expliquant qu'une telle formation n'existe pas au Luxembourg et soulignant qu'elle est prévue par la Convention.

Conclusion :

Sous réserve de la prise en compte de la remarque finale de Monsieur le Président, la commission marque son accord à l'amendement suggéré par le Commissariat aux affaires maritimes.

Articles 3.2.4-12 à 3.2.4-15

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

Art. 3.2.4-16

La commission marque son accord à l'amendement suggéré par le Commissariat aux affaires maritimes qui vise, entre autres, à faire droit à la demande de reformulation du Conseil d'Etat concernant le paragraphe 1^{er} de cet article.

2. Divers (prochaines réunions)

Compte tenu d'obligations internationales des représentants du Commissariat aux affaires maritimes, Monsieur le Président retient que l'examen de l'avis du Conseil d'Etat concernant le projet de loi 7329 sera interrompu pour au moins deux semaines et esquisse l'ordre du jour prévisible des trois prochaines réunions.

Luxembourg, le 15 juillet 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