

N° 7243⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

- a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;**
- b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ; et**
- c) modifiant la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(24.1.2019)

La Commission se compose de M. BACK Carlo, Président-Rapporteur ; M. BAUM Gilles ; M. BENOY François ; M. BIANCALANA Dan ; M. COLABIANCHI Frank ; M. CRUCHTEN Yves ; M. EISCHEN Félix ; M. ENGELEN Jeff ; M. GOERGEN Marc ; M. HAHN Max ; M. HANSEN Marc ; M. KAES Aly ; M. LIES Marc ; M. SCHANK Marco ; M. WILMES Serge ; M. WAGNER David, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 6 février 2018 par Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un tableau de concordance, d'une fiche financière et d'une fiche d'évaluation d'impact.

Le Conseil d'État a émis son avis le 12 juin 2018.

Le projet de loi a été avisé par la Chambre de Commerce en date du 29 juin 2018.

Lors de sa réunion du 19 juillet 2018, la Commission du Développement durable s'est vu présenter le projet de loi sous rubrique. Au cours de la même réunion elle a procédé à l'examen du projet de loi, avant d'adopter des amendements parlementaires.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 25 septembre 2018.

Suite aux élections législatives du 14 octobre 2018 le projet de loi est renvoyé le 13 décembre 2018 pour compétence à la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

En date du 10 janvier 2019, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a procédé à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État et a adopté une seconde série d'amendements parlementaires.

Le même jour, elle a désigné M. Carlo Back comme rapporteur du projet de loi.

Le Conseil d'État a émis un second avis complémentaire en date du 22 janvier 2019.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a analysé le deuxième avis complémentaire du Conseil d'État lors de sa réunion du 24 janvier 2019 et a adopté le présent rapport au cours de la même réunion.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Premièrement, la présente loi a pour objet la transposition selon le principe « toute la directive et rien que la directive » de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil. La directive 2006/87/CE instaurait jusque maintenant les conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de la navigation intérieure sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union européenne. Les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 2006/87/CE proviennent du règlement de visite des bateaux du Rhin qui était élaboré traditionnellement par la CCNR (Commission centrale pour la navigation sur le Rhin) dont le siège est à Strasbourg et auquel seulement six États membres sont partie. Le Luxembourg y est État observateur.

Or, il a été mis en place en 2015 un comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), qui est ouvert à tous les experts des États membres de l'Union européenne et qui fonctionne sous les auspices d'une collaboration entre l'Union européenne et la CCNR, ce qui rend nécessaire une refonte du cadre légal actuel.

Le CESNI vise à faciliter l'harmonisation des standards techniques appliqués dans le secteur de la navigation intérieure et a pour ambition de rayonner sur toute l'Europe. Le CESNI adopte des standards à l'unanimité des voix des États membres de la CCNR et de l'UE présents. En l'absence de consensus sur la décision d'inscrire l'adoption de standards à l'ordre du jour, le CESNI statue à la majorité des deux tiers des voix des membres présents à la réunion. Dans un deuxième temps, le CESNI adopte des standards à l'unanimité des voix des États membres de la CCNR et de l'UE présents. Une fois adoptés, les standards se voient attribuer un numéro de référence unique et sont publiés.

Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité de la navigation intérieure, de préserver l'équivalence des certificats pour bateaux de navigation intérieure sur tout le réseau fluvial et de prendre en compte le progrès scientifique et technique ainsi que les autres évolutions dans le secteur, la loi de transposition, tout comme la directive 2016/1629 réfère désormais au standard européen (dénommé « standard ES-TRIN »), sans les répéter dans le cadre juridique national et qui sera effectif par des avis publiés au Journal officiel suite aux directives déléguées de la Commission européenne.

Les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure sont ainsi actualisées régulièrement et reflètent ainsi l'état actuel de la technique.

Ainsi, la directive déléguée (UE) 2018/970 de la Commission du 18 avril 2018 modifiant les annexes II, III et V de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure met déjà à jour le standard de ES-TRIN 2015/01 au standard ES-TRIN 2017/01 à partir du 7 octobre 2018, c'est-à-dire la date limite de transposition de la directive (UE) 2016/1629.

La refonte de la directive précise en outre les conditions de délivrance de certificats de l'Union supplémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuaires), ainsi que de la zone 4, tout comme la délivrance des certificats techniques complémentaires, l'allègement de ces prescriptions techniques et les dérogations.

Les dispositions concernant le remplacement, le renouvellement et la prolongation de la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ont également été précisées, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure.

Les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure attestent que les bâtiments sont pleinement conformes aux prescriptions techniques et ils sont valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union. Ils sont délivrés à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment. Un certificat valide doit être à tout moment à bord d'un bateau de navigation intérieure.

Pour des raisons d'efficacité administrative, technique et économique et conformément à la directive, le Luxembourg maintient la possibilité de désigner des autorités compétentes chargées de garantir la conformité avec la présente directive ou de se baser sur des rapports établis par des sociétés de classification reconnues par la Commission européenne pour garantir la conformité aux prescriptions conformément aux pratiques antérieures.

Le Luxembourg reste aussi autorisé à tout moment à contrôler la conformité du bâtiment et la présence à bord d'un certificat valide pour bateaux de navigation intérieure.

Finalement, les informations qui devront être intégrées dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure (EHDB) ont été complétées. La base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure devrait donner notamment la possibilité de vérifier l'historique de toute demande de certificat en cours et des informations sur tous les certificats valides déjà délivrés pour le bâtiment en question dans les différents États membres. La Commission européenne doit ainsi assurer la tenue et adapter la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure.

Aux termes de l'article 37 de la directive 2016/1629 susmentionnée, les États membres sont tenus de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive pour le 7 octobre 2018 au plus tard.

Le Luxembourg se trouve donc dans l'obligation de se doter du cadre légal afférent afin d'être à même de continuer à établir des certificats communautaires pour bateaux de navigation intérieure qui attestent la conformité intégrale des bateaux aux prescriptions techniques pour l'ensemble du réseau des voies intérieures de la Communauté.

Deuxièmement, une base légale est créée par cette loi, permettant au service de la navigation de collecter et de traiter les données qui sont mises à disposition par les appareils AIS (Automatic Identification System) dont les bateaux doivent être obligatoirement équipés sur la Moselle et qui permettent un gain en sécurité et en efficacité d'exploitation non négligeable. Le Luxembourg rejoint ainsi l'Allemagne qui a récemment aussi réglementé cette matière.

Troisièmement, la loi remédie encore à deux erreurs de références dans la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avis du 12 juin 2018

Dans son avis du 12 juin 2018, le Conseil d'État a formulé deux oppositions formelles à l'encontre des articles 22 et 23 qui confèrent au ministre la possibilité de prendre des actes réglementaires qui, selon la Constitution, ne sauraient être pris par le ministre.

Le Conseil d'État suggère ensuite d'intégrer au projet de loi une disposition permettant de procéder de manière « dynamique » à la transposition des actes délégués, prévus à l'article 31 de la directive, dans le but de mettre à jour les annexes II à VI de ladite directive qui prendraient la forme de directives déléguées. Il suffirait dès lors de publier un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Selon le Conseil d'État, plusieurs articles et paragraphes devraient être supprimés, car n'étant pas à transposer ou étant superflus. En conséquence, il demande la suppression des articles 17 et 29 créant des bases légales spécifiques pour le traitement de certaines données qui est déjà couvert par les dispositions du règlement européen (UE) 2016/679.

Avis complémentaire du 25 septembre 2018

Dans son premier avis complémentaire, le Conseil d'État a marqué son accord avec les amendements 3 et 4 et a proposé la reformulation des amendements 1 et 2.

Deuxième avis complémentaire du 22 janvier 2018

Le texte de l'amendement unique n'a plus appelé d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre de Commerce relève dans son avis du 29 juin 2018 que le présent projet de loi procède dans l'ensemble à une transposition fidèle de la directive (UE) 2016/1629. Elle relève cependant un certain nombre d'incohérences ou d'erreurs matérielles susceptibles d'induire des difficultés d'application de la future loi, sinon de créer un risque d'insécurité juridique pour les personnes concernées.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

Comme suite logique résultant de l'amendement parlementaire concernant l'ajout d'un nouvel article 30 relatif à une modification de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial, la commission décide d'indiquer dans l'intitulé la loi supplémentaire modifiée par le présent projet de loi, à savoir la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial en complétant *l'intitulé du projet de loi* comme suit :

- « Projet de loi
 - a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;
 - b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ; et
 - c) modifiant la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial »**

Le Conseil d'État, dans son second avis complémentaire du 22 janvier 2019, n'a pas d'observation à formuler.

Article 1^{er} du projet de loi déposé

L'article 1^{er} concerne l'objet du projet de loi et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 2 du projet de loi déposé

L'article 2 a trait au champ d'application et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 3 du projet de loi déposé

L'article 3 concerne les définitions et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire .

Article 4 du projet de loi déposé

L'article 4 a trait à la classification des voies d'eau intérieures et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 5 du projet de loi déposé

L'article 5 concerne la conformité avec les prescriptions techniques et de sécurité et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire .

Article 6 du projet de loi déposé

L'article 6 a trait aux certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 7 du projet de loi déposé

L'article 7 concerne l'obligation d'être muni d'un certificat et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 8 du projet de loi déposé

L'article 8 a trait aux certificats de l'Union supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 9 du projet de loi déposé

L'article 9 concerne les certificats de l'Union provisoires pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 10 du projet de loi déposé

L'article 10 a trait aux certificats de l'Union supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 11 du projet de loi déposé

L'article 11 concerne la prorogation exceptionnelle de la validité de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 12 du projet de loi déposé

L'article 12 a trait aux certificats de l'Union supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 13 du projet de loi déposé

L'article 13 concerne le remplacement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 14 du projet de loi déposé

L'article 14 a trait aux modifications importantes ou réparations importantes du bâtiment et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 15 du projet de loi déposé

L'article 15 concerne le refus de délivrance ou de renouvellement et retrait de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État dans son premier avis, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16 du projet de loi déposé

L'article 16 a trait à la reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers.

Le Conseil d'État estime dans son premier avis du 12 juin 2018 qu'il convient de préciser *in fine* que la reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers se fait pour « le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

La commission parlementaire fait sienne cette suggestion.

Article 17 du projet de loi déposé

Cet article prévoit l'instauration d'un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et de la gestion des certificats de transports par voie fluviale, de l'alimentation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et du maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

Le Conseil d'État note dans son premier avis du 12 juin 2018 qu'aux termes de l'article 6 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des

personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), la licéité du traitement dans le secteur public est vérifiée si le traitement est nécessaire au respect de l'obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique. Dans cette logique, il ne s'impose pas de donner à chaque traitement de données une base spécifique légale ou réglementaire. En ce qui concerne les principes et conditions du traitement, le règlement s'applique. Certes, l'article 6, paragraphe 3, du règlement n'exclut pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous rubrique ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, le Conseil d'État est d'avis qu'il est superfluetatoire et demande sa suppression.

La commission parlementaire décide pourtant de maintenir cet article et, en tenant compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État, de le libeller comme suit :

« Art. 17. Registres des certificats

(1) Le ministre tient un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et la gestion des certificats de transports par voie fluviale, l'alimentation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et le maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

(2) Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- a) délivrance et gestion des certificats des bâtiments délivrés conformément à la présente loi ;
- b) délivrance et gestion des attestations de navigabilité du personnel navigant ;
- c) inscriptions des mesures administratives en relation avec les certificats des bâtiments et des attestations de navigabilité ;
- d) délivrance et gestion des certificats de jaugeage ;
- e) contrôles des entreprises de transport fluvial ;
- f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États membres de l'Union européenne ;

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 2, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(4) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1^{er}, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

- 1. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
 - désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;
- 2. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des exploitants et des conducteurs indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
 - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
- 3. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), d) et e), le fichier exploité par le ministre ayant l'enregistrement et des domaines dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg :
 - données nécessaires à l'identification des bâtiments, propriétaire, détenteur, adresse, échéances ;

4. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), b), d) et f), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :

- entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière ;

(5) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

(6) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 2, lettres a), b) et d), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

(7) Toute modification du nom, tout transfert de propriété, tout rejaugage ainsi que toute modification de l'usage du bateau doit être signalé au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

(8) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées du registre visé au paragraphe 1^{er} du présent article lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à une attestation de navigabilité sont supprimées du registre visé au paragraphe lorsque la personne concernée est décédée.

(9) Le système informatique par lequel l'accès au registre électronique est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

- L'accès au registre est sécurisé moyennant une authentification forte ;
- Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle. »

Article 18 du projet de loi déposé

Cet article a trait au numéro européen unique d'identification des bateaux.

Il ne soulève ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 19 du projet de loi déposé

Cet article concerne la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 20 du projet de loi déposé

Cet article prévoit l'exécution de visites techniques.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 21 du projet de loi déposé

Cet article a trait au contrôle de conformité.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 22 du projet de loi déposé

Cet article prévoit la possibilité d'adopter des prescriptions techniques modifiées pour certaines zones.

Dans son avis du 12 juin 2018, le Conseil d'État émet une opposition formelle liée à la non-conformité du texte initial de l'article 22 du projet de loi au regard de l'article 32, paragraphe 2 et de l'article 36 de la Constitution, alors qu'il revient au seul Grand-Duc de conférer, sauf dans les matières

réservées à la loi, un pouvoir réglementaire aux membres du Gouvernement, en vertu de l'article 76, alinéa 2, de la Constitution. Le Conseil d'État attire en outre l'attention sur le fait que le paragraphe 1^{er} comporte des restrictions à la liberté de commerce, réservées par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution à la loi formelle.

Suite à cette opposition formelle, la commission parlementaire a décidé d'opter, pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, pour un régime d'autorisation fixé dans la loi en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale.

La Moselle étant une voie d'eau de zone 4, seule la possibilité de fixer des prescriptions techniques allégées (donc absence de risque de restriction à la liberté de commerce mais plutôt facilitation de celle-ci), visée au paragraphe 4 de l'article 23 de la directive, est maintenue. Ces conditions d'allègement ne peuvent concerner que les éléments visés à l'annexe IV de la directive évitant ainsi toute mesure discrétionnaire. Y est ajoutée la condition que les prescriptions allégées doivent garantir un niveau de sécurité suffisant, dûment prouvé.

La commission parlementaire décide d'amender l'article sous examen comme suit :

« Art. 22. Possibilité d'adopter des prescriptions techniques allégées pour certaines zones

(1) Le ministre peut autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur la Moselle. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne que les éléments énumérés à l'annexe IV de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(2) L'application partielle ou les prescriptions techniques moins strictes visées au paragraphe 1 ne peuvent être autorisés que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti.

(3) La conformité aux prescriptions techniques allégées est indiquée dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure.»

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2018, le Conseil d'État note que l'article sous examen dans sa teneur initiale avait été critiqué par le Haute Corporation dans son avis du 12 juin 2018 en ce que le pouvoir donné au ministre d'imposer des mesures complémentaires et de définir des prescriptions moins strictes revêtait un caractère réglementaire, ce qui avait amené le Conseil d'État à formuler une opposition formelle. Il constate que par l'amendement parlementaire il est entendu répondre à l'opposition du Conseil d'État en permettant au ministre d'autoriser individuellement une application partielle des prescriptions techniques ou de définir individuellement des prescriptions techniques moins strictes. Cependant, si le Conseil d'État approuve cette intention, il se doit de constater que l'amendement apporté à l'article en projet ne fait toujours pas ressortir la portée individuelle des autorisations et conserve une portée générale. Dès lors, le Conseil d'État demande de libeller la première phrase du paragraphe 1^{er} de l'article sous revue comme suit :

« (1) Lorsqu'un bâtiment navigue exclusivement sur la Moselle, le ministre peut, pour ce bâtiment, autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive. [...] ».

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État.

Article 23 du projet de loi déposé

Cet article concerne les dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments.

Le Conseil d'État, dans son avis du 12 juin 2018, s'oppose formellement aux paragraphes 1^{er} et 2, pour les motifs exposés à l'endroit de l'examen des paragraphes 1^{er} et 4 de l'article 22.

En outre, il se doit de relever que l'octroi de « dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive », prévu au paragraphe 1^{er} de l'article, est incongru.

Pour ce qui est du paragraphe 3, il y a lieu de relever que, pour les dispositions qui ne concernent que les relations entre les États membres et la Commission européenne, la Cour de justice de l'Union européenne considère qu'en principe elles ne doivent pas être transposées. Par conséquent, le Conseil d'État demande de supprimer le paragraphe 3.

Suite à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi, en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant.

De la même manière que pour l'amendement parlementaire proposé à l'endroit de l'article 22, et suite à l'opposition formelle du Conseil d'État liée à la non-conformité du texte initial de l'article 23 au regard de l'article 32, paragraphe 2 et à l'article 36 de la Constitution pour ce qui est des dérogations qui peuvent être adoptées, il est opté pour un régime d'autorisation fixé dans la loi, en précisant les conditions de celui-ci dans la loi et en s'inspirant des articles 28 à 30 de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins qui prévoit un mécanisme de dérogations selon le même schéma qu'en matière de navigation fluviale. Pour les deux types de dérogations, il faut devoir dûment prouver un niveau de sécurité suffisant.

L'article 23 est amendé et se lit de la manière suivante :

« Art. 23. Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments

(1) Des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi en ce qui concerne les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg peuvent être autorisées par le ministre.

(2) Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent être autorisées par le ministre des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi, en ce qui concerne la navigation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.

(3) Les dérogations visées aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent être autorisées que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti. »

Dans son avis complémentaire du 28 septembre 2018, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'amendement (article 22 du projet de loi) relative à la portée générale de la disposition et demande de libeller le paragraphe 1^{er} de l'article en projet comme suit :

« (1) Lorsqu'un bâtiment d'un port en lourd ne dépasse pas 350 tonnes ou lorsqu'un bâtiment n'est pas destiné au transport de marchandises, que son déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, que sa quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1950 et qu'il navigue exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, le ministre peut autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente loi. »

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'État.

Articles 24 et 25 du projet de loi déposé

L'article 24 prévoit l'utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés et l'article 25 traite les difficultés.

Le Conseil d'État note dans son avis du 12 juin 2018 « qu'il est juridiquement contestable de recopier dans des textes nationaux des dispositions figurant dans des directives, qui se limitent à conférer des compétences ou à imposer des obligations aux seules autorités de l'Union européenne. Il en est de même pour ce qui est des dispositions déterminant la méthode selon laquelle ces autorités exercent leurs compétences, comme le recours à des actes exécutoires et la manière de les arrêter. Partant, les

paragraphes 1^{ers} des articles 24 et 25 sont à omettre et il convient de spécifier aux paragraphes 2 des deux articles les dérogations et reconnaissances d'équivalence applicables. »

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide d'introduire un amendement visant à supprimer les paragraphes 1^{ers} des articles 24 et 25, en ne transposant donc pas les obligations de la Commission européenne, tout en précisant les dispositions résiduelles en conséquence.

La commission parlementaire décide d'amender les articles 24 et 25 comme suit :

« Art. 24. *Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés*

Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 25, paragraphe 1^{er} de la directive.

Art. 25. *Difficultés*

Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 26, paragraphe 1^{er} de la directive. »

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 28 septembre 2018. La commission parlementaire en prend note.

Article 26 du projet de loi déposé

Cet article énumère les sanctions applicables en cas d'infraction.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 27 du projet de loi déposé

Cet article indique les montants des taxes d'instruction du dossier pour la délivrance des différents certificats de l'Union par le ministre.

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 28 du projet de loi déposé

Cet article concerne les annexes de la directive.

Le Conseil d'État propose de reformuler le libellé de l'article 28, conformément à ses observations préliminaires dans lesquelles il rappelle que l'article 31 de la directive (UE) 2016/1629 dispose que la Commission européenne est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 de cette directive, dans le but de mettre à jour les annexes II à VI de ladite directive. Ainsi, si ces actes délégués à venir prennent la forme d'un règlement de l'Union européenne, ils sont directement applicables. Si, au contraire, ces actes sont des directives déléguées, il s'impose soit de les transposer en droit national et de procéder de manière formelle à la modification de la future loi, soit de prévoir dans cette loi une disposition permettant de procéder de manière dynamique à la transposition des directives déléguées, méthode déjà appliquée dans d'autres matières, comme par exemple dans le cadre de la loi modifiée du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets.

Le Conseil d'État estime par conséquent que l'article est à reformuler comme suit :

« Art. 28. Les modifications aux annexes II, III, IV, V et VI de la directive (...) s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »

La commission parlementaire décide d'y réserver une suite favorable.

Article 29 du projet de loi déposé

Il s'agit d'une disposition modificative prévoyant de compléter la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation par un article 3bis.

Le Conseil d'État fait observer que l'article 29, comme il ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, est superfluetatoire et peut être supprimé.

Or, l'objet du traitement des données AIS (« Automatic Identification System ») des bateaux de navigation intérieure va au-delà du respect de l'obligation légale d'être équipé d'un appareil AIS intérieur et d'un appareil ECDIS intérieur en mode information ou d'un appareil similaire par le règlement de police pour la navigation sur la Moselle.

Le traitement de données n'est par ailleurs pas seulement utilisé à des fins de gestion du trafic, mais aussi à des fins de perception des péages. Par ailleurs, l'article en question fixe aussi la base légale pour les traitements en relation avec les enregistrements audio et vidéo d'exploitation et des communications radio.

La commission parlementaire décide de maintenir l'article sous examen afin de disposer d'une base légale pour ces traitements de données.

Nouvel article 30 du projet de loi

La commission décide d'insérer un nouvel article 30 de la teneur suivante :

« Art. 30. Modification de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial

La loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial est modifiée comme suit :

1° A l'article 1^{er}, paragraphe 3, les termes « à l'article 3 » sont remplacés par ceux de « à l'article 2 ».

2° A l'article 12, paragraphe 1^{er}, alinéas 1^{er} et 2, les termes « à l'article 4 » sont remplacés par ceux de « à l'article 6 ». »

Il s'agit de pallier à deux erreurs de références dans la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial visant les servitudes énumérées à l'article 2 (et non pas à l'article 3) et visant les autorisations, actes et titres énumérés à l'article 6 (et non pas à l'article 4) dans l'intérêt de la sécurité juridique de ce texte.

En conséquence, l'article 30 initial du projet de loi doit être renuméroté et deviendra ainsi l'article 31 du projet de loi.

Le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État dans son second avis complémentaire du 22 janvier 2019.

Article 30 du projet de loi déposé – nouvel article 31 du projet de loi

Cet article prévoit que la référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du XXX fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ».

Il ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la commission parlementaire.

Article 31 du projet de loi déposé – supprimé

Cet article prévoit la date d'entrée en vigueur.

La Commission décide de supprimer cet article, car le Règlement général sur la protection des données est entré en vigueur en mai 2018 et que, partant, plus aucune dérogation au droit commun en matière d'entrée en vigueur des lois ne s'impose.

Cet amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 28 septembre 2018. La commission parlementaire en prend note.

Article 32 du projet de loi déposé – supprimé

Cet article prévoit la formule exécutoire.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 28 juin 2018 que l'article sous avis est à supprimer, car les lois ne contiennent pas de formule exécutoire du fait qu'elles font l'objet d'une promulgation par le Grand-Duc.

La commission parlementaire est d'accord pour supprimer l'article en question.

Pour ce qui est des *observations d'ordre légistique*, le Conseil d'État note dans son premier avis que « pour caractériser les énumérations, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°,...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c),...). Par ailleurs, chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence. Les intitulés de chapitres ainsi que ceux des articles sont à mettre en caractères gras. Par ailleurs, ils ne sont pas à rédiger en lettres majuscules ».

La commission d'y faire droit.

Pour ce qui est de l'intitulé, il est noté que pour caractériser l'énumération à l'intitulé, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°). Par ailleurs, l'intitulé n'est pas à faire suivre d'un point final, étant donné que les intitulés ne forment pas de phrase.

La commission décide de suivre le Conseil d'État.

Pour ce qui est des suggestions spécifiques d'ordre légistique concernant les articles 2, 3, 4, 6, 7, 9, 17, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 29, 30 et 31 dans le premier avis du Conseil d'État du 12 juin 2018, la commission parlementaire décide de faire siennes les suggestions du Conseil d'État.

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

Au vu des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI

- a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;**
- b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ; et**
- c) modifiant la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial**

Art. 1^{er}. Objet

La présente loi établit :

- a) les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures visées à l'article 4 ; et
- b) la classification de ces voies d'eau intérieures.

Art. 2. Champ d'application

La présente loi s'applique aux bâtiments suivants :

- 1° aux bateaux d'une longueur (L) égale ou supérieure à 20 mètres ;
- 2° aux bateaux dont le produit longueur (L) x largeur (B) x tirant d'eau (T) est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;
- 3° aux remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser soit les bâtiments visés aux lettres a) et b) soit des engins flottants ou destinés à mener à couple de tels bâtiments ou engins flottants ;
- 4° aux bateaux à passagers ;
- 5° aux engins flottants.

La présente loi ne s'applique pas :

- 1° aux bacs

- 2° aux bateaux militaires ;
- 3° aux navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, qui circulent ou stationnent sur les eaux fluvio-maritimes ou qui circulent temporairement sur les voies d'eau intérieures pour autant qu'ils soient munis au moins :
- a) d'un certificat qui atteste la conformité avec la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée « Convention SOLAS »), ou d'un certificat équivalent ; d'un certificat qui atteste la conformité avec la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou d'un certificat équivalent, et d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé « certificat IOPP ») qui atteste la conformité avec la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée « convention Marpol ») ;
 - b) dans le cas des navires de mer non couverts par la Convention SOLAS ni par la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ni par la Convention Marpol, des certificats appropriés et des marques de franc-bord exigés par la législation de l'État dont ils battent pavillon ;
 - c) dans le cas de bateaux à passagers non couverts par l'ensemble des conventions visées au point a), d'un certificat sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, délivré conformément à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ; ou
 - d) dans le cas de bateaux de plaisance non couverts par l'ensemble des conventions visées au point a), d'un certificat du pays dont ils battent pavillon attestant un niveau de sécurité suffisant.

Art. 3. Définitions

Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 2° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 3° « bateau de navigation intérieure », un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures ;
- 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- 6° « bateau à passagers », un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- 8° « établissement flottant », une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux ;
- 9° « matériel flottant » un radeau ou une construction, un assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant ;
- 10° « bateau de plaisance », un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance ;
- 11° « bateau rapide », un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau ;
- 12° « déplacement d'eau », le volume immergé du bateau en mètres cubes ;
- 13° « longueur » (« L »), la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 14° « largeur » (« B »), la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense ou analogues, non compris) ;
- 15° « tirant d'eau » (« T »), la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- 16° « voies d'eau intérieures reliées entre elles », les voies d'eau d'un État membre reliées aux voies d'eau intérieures d'un autre État membre par des voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent

naviguer en vertu de la législation nationale ou internationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente loi ;

17° « directive », la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

Art. 4. Classification des voies d'eau intérieures

Aux fins de la présente loi, les voies d'eau intérieures de l'Union européenne sont classées comme suit :

1° zones 1, 2, 3 et 4 :

- a) zones 1 et 2 : les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 1 de l'annexe I de la directive ;
- b) zone 3 : les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 2 de l'annexe I de la directive ;
- c) zone 4 : toutes les autres voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale des bâtiments relevant du champ d'application de la directive ;

2° zone R : les voies d'eau visées au point 1° pour lesquelles un certificat doit être délivré conformément à l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin tel que cet article est libellé à la date du 6 octobre 2016.

Art. 5. Conformité avec les prescriptions techniques et de sécurité

(1) Les bâtiments visés à l'article 2, alinéa 1^{er} circulant sur les voies d'eau intérieures du Grand-Duché de Luxembourg visées à l'article 4 doivent être construits et entretenus conformément aux prescriptions énoncées dans la présente loi.

(2) La conformité d'un bâtiment avec le paragraphe 1^{er} est attestée par un certificat délivré conformément à la présente loi.

Art. 6. Certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure

(1) Le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est délivré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre » conformément à la présente loi. Lors de la délivrance d'un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure, le ministre vérifie qu'un certificat valide visé à l'article 7 n'a pas déjà été délivré pour le bâtiment en question.

(2) Le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(3) Le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est délivré à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment et visant à vérifier qu'il est conforme aux prescriptions techniques prévues aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(4) Le cas échéant, la conformité du bâtiment aux prescriptions complémentaires visées à l'article 22, paragraphes 1^{er} et 2 est vérifiée soit à l'occasion des visites techniques prévues au paragraphe 5 et pour les bâtiments exclus du champ d'application de la directive du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (82/714/CEE), soit au cours d'une visite technique effectuée à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant.

(5) Pour une visite et pour la fixation du lieu et du moment de la visite une demande doit être adressée au ministre par le propriétaire du bâtiment ou de son représentant par courrier ou par voie électronique. La procédure se déroule de manière à ce que la visite puisse avoir lieu dans un délai de 3 mois après l'introduction de la demande.

(6) Le ministre délivre, à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant, un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure à un bâtiment non soumis à la présente loi si le bâtiment est conforme aux prescriptions fixées dans la présente loi.

Art. 7. Obligation d'être muni d'un certificat

Les bâtiments qui naviguent et stationnent sur les voies d'eau intérieures du Grand-Duché de Luxembourg visées à l'article 4 sont munis de l'exemplaire original des documents suivants :

- 1° s'ils naviguent sur une voie d'eau de la zone R :
- a) soit d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin ;
 - b) soit d'un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure qui atteste, le cas échéant en vertu des dispositions transitoires de l'annexe II de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive pour les bâtiments naviguant sur le Rhin (zone R), leur conformité totale avec les prescriptions techniques prévues aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive, dont l'équivalence avec les prescriptions techniques fixées en application de la Convention révisée pour la navigation du Rhin a été établie conformément aux règles et procédures applicables ;
- 2° s'ils naviguent sur les autres voies d'eau, d'un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, y compris, le cas échéant, tout certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 8 de la directive.

Art. 8. Certificats de l'Union européenne supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure

(1) Les bâtiments munis d'un certificat valide de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin sont pourvus d'un certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 22.

(2) Le certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive et délivré par le ministre dans les conditions prévues pour les voies d'eau concernées.

Art. 9. Certificats de l'Union européenne provisoires pour bateaux de navigation intérieure

(1) Le ministre peut délivrer un certificat de l'Union européenne provisoire pour bateaux de navigation intérieure :

- a) aux bâtiments qui doivent se rendre en un lieu donné avec l'approbation des autorités compétentes en vue de l'obtention d'un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ;
- b) aux bâtiments dont le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure a été perdu, abîmé ou retiré temporairement au titre des articles 13 et 15 ou des annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive ;
- c) aux bâtiments dont le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est en cours d'établissement à l'issue d'une visite concluante ;
- d) à des bâtiments qui ne remplissent pas toutes les conditions pour obtenir un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure conformément aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive ;
- e) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme au certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ;
- f) aux établissements flottants ou matériels flottants, lorsque, conformément aux prescriptions de police de la navigation des États membres, les autorités compétentes pour des transports spéciaux subordonnent l'autorisation pour effectuer un transport spécial à l'obtention d'un tel certificat de l'Union européenne provisoire pour bateaux de navigation intérieure ;
- g) aux bâtiments qui, conformément aux articles 24 et 25 bénéficient d'une dérogation aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en confor-

mité avec l'article 32 de cette directive, dans l'attente de l'adoption des actes d'exécution pertinents.

(2) Le certificat de l'Union européenne provisoire pour bateaux de navigation intérieure est uniquement délivré lorsque l'aptitude à naviguer du bâtiment, de l'établissement flottant ou du matériel flottant paraît suffisamment assurée. Il est établi selon le modèle prévu à l'annexe II de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(3) Le certificat de l'Union européenne provisoire pour bateaux de navigation intérieure comporte les conditions jugées nécessaires par le ministre et est valable :

- a) dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, lettres a), d), e) et f), pour un seul voyage déterminé à accomplir dans un délai approprié qui ne dépasse pas un mois ;
- b) dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, lettres b) et c), pour une durée appropriée ;
- c) dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, lettre g), pour une durée de six mois ; le certificat provisoire de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogé pour une période de six mois jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution.

Art. 10. Validité des certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure

(1) La durée de validité du certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure émis pour les bâtiments neufs est fixée par le ministre et ne dépasse pas :

- a) cinq ans pour les bateaux à passagers et les bateaux rapides ;
- b) dix ans pour tous les autres bâtiments.

La durée de validité est mentionnée dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure.

(2) Pour les bâtiments qui étaient en service avant la visite technique, la durée de validité du certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est fixée par le ministre au cas par cas, en fonction des résultats de la visite. Toutefois, cette durée ne dépasse pas celles qui sont prévues au paragraphe 1^{er}.

Art. 11. Prorogation exceptionnelle de la validité de certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure

À titre exceptionnel, la validité du certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogée sans visite technique pour six mois au plus, conformément aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive, lorsque le ministre l'a délivré ou renouvelé. Cette prorogation de la validité est indiquée sur ledit certificat.

Art. 12. Renouvellement de certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure

(1) Le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé à l'expiration de sa période de validité, selon les conditions fixées à l'article 6, à la suite d'une visite technique visant à vérifier si le bâtiment est conforme aux prescriptions techniques prévues aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive. Tout certificat de l'Union délivré par une autorité compétente notifiée à la Commission européenne peut être renouvelé par le ministre.

(2) Lorsqu'un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé, les dispositions transitoires prévues à l'annexe II de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive s'appliquent aux bâtiments dans les conditions précisées dans ladite annexe.

Art. 13. Remplacement de certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure

Un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité perdu ou abîmé peut être remplacé sur demande effectuée par le titulaire ou son représentant. Aux fins du

remplacement, soit une déclaration de perte du certificat, en cas de perte, soit la remise du certificat abîmé, en cas d'endommagement de celui-ci, est requis. Il est indiqué sur le certificat de remplacement qu'il s'agit d'un duplicata.

Art. 14. Modifications importantes ou réparations importantes du bâtiment

En cas de modification importante ou de réparation importante qui affecte la conformité d'un bâtiment avec les prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive en ce qui concerne sa solidité structurelle, sa navigation, sa manœuvrabilité ou ses caractéristiques spéciales, ce bâtiment doit, avant tout nouveau voyage, être soumis à la visite technique prévue à l'article 6.

À la suite de cette visite, le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure existant est adapté pour tenir compte des caractéristiques techniques modifiées du bâtiment ou ledit certificat est retiré et un nouveau certificat est délivré. Si le certificat initial avait été délivré par l'autorité compétente d'un autre État membre, le ministre en informe l'autorité compétente de cet autre État membre dans un délai de trente jours à compter de la date de délivrance du nouveau certificat par le ministre.

Art. 15. Refus de délivrance ou de renouvellement et retrait de certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure

(1) Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure est motivée. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. Cette décision est notifiée au propriétaire du bâtiment ou à son représentant, qui est informé des voies et du délai du recours.

(2) Tout certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité qui a été délivré ou renouvelé par le ministre peut être retiré par le ministre, lorsque le bâtiment cesse d'être conforme aux prescriptions techniques indiquées dans son certificat.

Art. 16. Reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers

En attendant l'entrée en vigueur d'accords de reconnaissance mutuelle des certificats de navigation entre l'Union européenne et des pays tiers, le ministre peut reconnaître les certificats de navigation des bâtiments de pays tiers pour la navigation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 17. Registres des certificats

(1) Le ministre tient un registre électronique des certificats émis pour les bateaux de navigation intérieure aux fins de la gestion des entreprises de transport fluvial, de la délivrance et la gestion des certificats de transports par voie fluviale, l'alimentation de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure tenue auprès de la Commission européenne et le maintien de la sécurité et du bon ordre de la navigation.

(2) Dans ce registre figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes :

- a) délivrance et gestion des certificats des bâtiments délivrés conformément à la présente loi ;
- b) délivrance et gestion des attestations de navigabilité du personnel navigant ;
- c) inscriptions des mesures administratives en relation avec les certificats des bâtiments et des attestations de navigabilité ;
- d) délivrance et gestion des certificats de jaugeage ;
- e) contrôles des entreprises de transport fluvial ;
- f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États membres de l'Union européenne .

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 2, lettre (n) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont

habilités à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(4) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1^{er}, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

1. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
 - désignation commerciale, forme juridique, numéro d'identification national, adresse, date de dissolution ;
2. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification des exploitants et des conducteurs indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
 - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
3. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), d) et e), le fichier exploité par le ministre ayant l'enregistrement et des domaines dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg :
 - données nécessaires à l'identification des bâtiments, propriétaire, détenteur, adresse, échéances ;
4. pour les finalités visées au paragraphe 2, lettres a), b), d) et f), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
 - entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresses, autorisations d'établissement, capacité financière.

(5) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique.

(6) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 2, lettres a), b) et d), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

(7) Toute modification du nom, tout transfert de propriété, tout rejaugage ainsi que toute modification de l'usage du bateau doit être signalé au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

(8) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées du registre visé au paragraphe 1^{er} lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à une attestation de navigabilité sont supprimées du registre visé au paragraphe 1^{er} lorsque la personne concernée est décédée.

(9) Le système informatique par lequel l'accès au registre électronique est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

- L'accès au registre est sécurisé moyennant une authentification forte ;
- Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

Art. 18. Numéro européen unique d'identification des bateaux

(1) A chaque bâtiment un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) est attribué par le ministre conformément aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(2) Chaque bâtiment ne possède qu'un seul ENI, qui lui demeure attaché durant toute son existence.

(3) Lorsque le ministre délivre un certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure, il y fait figurer l'ENI.

Art. 19. Base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure

(1) Pour chaque bâtiment, le ministre introduit sans retard, dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure :

- a) les données identifiant et décrivant le bâtiment conformément à la présente loi ;
- b) les données relatives aux certificats délivrés, renouvelés, remplacés ou retirés ainsi qu'à l'autorité compétente qui délivre le certificat, conformément à la présente loi ;
- c) une copie numérique de tous les certificats délivrés par le ministre conformément à la présente loi ;
- d) les données concernant toute demande de certificat rejetée ou en cours conformément à la présente loi ; et
- e) toute modification des données visées aux lettres a) à d).

Tout traitement des données à caractère personnel par le ministre y est effectué conformément au droit applicable de l'Union européenne en matière de protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(2) Le ministre peut traiter les données visées au paragraphe 1^{er} aux fins suivantes :

- a) appliquer la présente loi et le règlement grand-ducal du 12 février 2008 portant transposition de la directive 2005/44/CE du Parlement et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ;
- b) assurer la gestion du trafic et de l'infrastructure sur les voies d'eau ;
- c) maintenir et faire respecter la sécurité de la navigation ;
- d) collecter des données statistiques.

(3) Le ministre peut transférer des données à caractère personnel vers un pays tiers ou une organisation internationale, uniquement au cas par cas et sous réserve du respect des exigences du règlement (UE) 2016/679 précité, en particulier celles fixées à son chapitre V. Le ministre s'assure que le transfert est nécessaire aux fins visées au paragraphe 2. Le ministre veille à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par l'autorité compétente de l'État membre.

(4) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 2, lettre b), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une entrée prévisible d'un bateau sur le réseau fluvial mosellan et le suivi de cette entrée ainsi qu'en cas de contrôle.

(5) Les données introduites dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure peuvent provenir du registre électronique visé à l'article 17 paragraphe 1^{er}, de tout document de demande ou de tout autre document dont les autorités ont connaissance dans le cadre de leur mission.

(6) Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(7) Le ministre s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées de la base de données visée au paragraphe 1^{er} lorsque ce bâtiment est démantelé.

Art. 20. Exécution de visites techniques

(1) Le ministre s'assure que les visites initiales, périodiques, spéciales et volontaires visées dans la présente loi sont exécutées.

(2) Le ministre peut s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le bâtiment à la visite technique dans la mesure où il découle d'une attestation valable délivrée par une société de classification reconnue conformément à l'article 21 de la directive que le bâtiment satisfait en tout ou en partie, aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(3) Une commission de visite dont les membres sont nommés par le ministre est instituée qui a pour mission d'assister le ministre dans ses missions. Un règlement grand-ducal déterminera la composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités de cette commission qui pourra faire appel à des experts externes.

(4) Le ministre peut exiger qu'une visite se déroule sur la section frontière de la Moselle dans les heures indiquées par le ministre.

(5) Les exigences spécifiques relatives aux commissions de visite et aux demandes de visites sont fixées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

Art. 21. Contrôle de conformité

(1) Les agents à partir de la catégorie de traitement C du service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés et les fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, peuvent contrôler à tout moment la présence à bord d'un certificat valide conformément à l'article 7 ainsi que la conformité du bâtiment aux exigences sur la base desquelles un tel certificat est délivré.

En cas de non-respect des exigences, les agents visés à l'alinéa 1^{er} prennent les mesures appropriées, conformément aux paragraphes 2 à 5. Ils demandent également que le propriétaire du bâtiment ou son représentant prenne toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans le délai qu'ils ont fixé.

L'autorité compétente qui a délivré le certificat présent à bord du bâtiment est informée de ce non-respect dans un délai de sept jours à compter du contrôle.

(2) En cas d'absence à bord d'un certificat valide, la navigation du bâtiment peut être interrompue.

(3) Si, lors du contrôle, les agents visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} constatent que le bâtiment constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la sécurité de la navigation, ils peuvent en interrompre la navigation jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour remédier à la situation.

Les agents visés au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} peuvent également prescrire des mesures proportionnées qui permettent au bâtiment de naviguer sans danger, le cas échéant après avoir terminé son transport, jusqu'au lieu où il fera l'objet soit d'une visite soit d'une réparation.

(4) Après une décision d'interruption de la navigation d'un bâtiment, ou d'avertissement du propriétaire du bâtiment ou son représentant de son intention de le faire s'il n'est pas remédié aux déficiences constatées, le ministre informe, dans un délai de sept jours, l'autorité compétente de l'État membre ayant délivré ou renouvelé en dernier lieu le certificat du bâtiment de la décision qu'il a prise ou qu'il envisage de prendre.

(5) Toute décision d'interruption de la navigation du bâtiment prise dans le cadre de la mise en œuvre est motivée de façon précise. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif. Cette décision est notifiée sans délai à l'intéressé avec l'indication des voies et des délais du recours.

Art. 22. Possibilité d'adopter des prescriptions techniques allégées pour certaines zones

(1) Lorsqu'un bâtiment navigue exclusivement sur la Moselle, le ministre peut, pour ce bâtiment, autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne que les éléments énumérés à l'annexe IV de la directive telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité avec l'article 32 de cette directive.

(2) L'application partielle ou les prescriptions techniques moins strictes visées au paragraphe 1^{er} ne peuvent être autorisées que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti.

(3) La conformité aux prescriptions techniques allégées est indiquée dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union européenne supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure.

Art. 23. Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments

(1) Lorsqu'un bâtiment d'un port en lourd ne dépasse pas 350 tonnes ou lorsqu'un bâtiment n'est pas destiné au transport de marchandises, que son déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, que sa quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1950 et qu'il navigue exclusivement sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, le ministre peut autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente loi.

(2) Sans préjudice des dispositions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent être autorisées par le ministre des dérogations à l'application de tout ou partie de la loi, en ce qui concerne la navigation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.

(3) Les dérogations visées aux paragraphes 1^{er} et 2 ne peuvent être autorisées que s'il est établi par voie d'essais ou par tout autre moyen, à la satisfaction du ministre, qu'un niveau de sécurité suffisant répondant aux objectifs de la présente loi est garanti.

Art. 24. Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés

Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 25, paragraphe 1^{er}, de la directive.

Art. 25. Difficultés

Le ministre précise dans le certificat de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure toutes les dérogations adoptées par la Commission européenne conformément à l'article 26, paragraphe 1^{er} de la directive.

Art. 26. Sanctions

Les infractions aux dispositions des articles 5 à 14, 18, 20 et 21 sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du bâtiment objet de l'infraction, si celui-ci n'appartient pas au condamné.

Art. 27. Dispositions financières

Est assujéti à une taxe d'instruction du dossier de 200 euros la délivrance d'un certificat de l'Union européenne par le ministre.

Est assujéti à une taxe d'instruction du dossier de 100 euros la délivrance d'un certificat de l'Union européenne provisoire par le ministre.

Est assujéti à une taxe d'instruction du dossier de 50 euros le remplacement ou l'adaptation d'un certificat de l'Union européenne par le ministre.

La taxe d'instruction visée dans les alinéas 1^{er} à 3 a la nature d'un droit de timbre qui est payable auprès de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Le paiement de cette taxe doit être prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux alinéas 1^{er} à 3. Cette taxe ne peut pas être restituée.

Art. 28. Annexes

Les modifications aux annexes II, III, IV, V et VI de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Art. 29. Modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est complétée par un article 3*bis* libellé comme suit :

« Art. 3*bis*. (1) Le service est autorisé, pour les besoins de l'exploitation des services d'information fluviale et notamment pour la diffusion d'informations sur le trafic et la gestion de trafic ainsi que pour les besoins de la collecte des péages, de collecter et de traiter les données suivantes :

1. Les données d'identification et de positionnement d'un bateau inscrit dans un registre de bâtiment portant sur les éléments suivants :
 - a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
 - b) Nom du bateau ;
 - c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au standard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure ;
 - d) Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI ;
 - e) Longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - f) Largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
 - g) Position (WGS 84) ;
 - h) Vitesse sur route ;
 - i) Route ;
 - j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
 - k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle ;
 - l) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11 du règlement de police pour la navigation de la Moselle.
2. Les données d'identification du propriétaire, exploitant, affréteur, locataire, débiteur des péages ou conducteur du bateau portant sur les éléments suivants :
 - a) Prénom et nom
 - b) Adresse.
3. Port de départ et d'arrivée du bateau ; dernier port de départ, prochain port d'arrivée ; temps prévisionnel d'arrivée et de départ ; heure et date d'arrivée aux écluses.
4. Données de cargaison du bateau, dont le type de produit chargé, Code HS, port de chargement, port de destination et taille de la cargaison (en tonnes), et pour le transport de marchandises dangereuses en outre le code du produit, le code de cargaison, la classe, le code d'emballage et le numéro UN, tirant d'eau des bateaux.

(2) Pour les besoins de la collecte et de la facturation des péages, le service peut aussi traiter les données bancaires du débiteur de péages.

(3) Pour les besoins de la sécurité d'exploitation des installations de la voie navigable, le service peut aussi enregistrer des données vidéo et audio et d'exploitation.

(4) Pour la prévention et le traitement d'accidents, le service peut aussi enregistrer les communications par radio et le nombre de personnes à bord d'un bateau.

(5) Le service peut, sur demande écrite préalable et pour autant que nécessaire pour l'exécution des tâches citées, transmettre les données visées aux paragraphes 1^{er} à 4 aux fins de la gestion administrative découlant de l'application de cette loi, l'application des législations applicables en matière de transport de marchandises dangereuses, l'application du règlement de police pour la navigation sur la Moselle et l'application du règlement (UE) n°1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004, au ministre, à la Police grand-ducale, aux gestionnaires de port et aux gestionnaires de débarcadères.

(6) Le service peut communiquer à la Police grand-ducale, au parquet et à l'Administration des douanes et accises les données visées aux paragraphes 1^{er} à 4 pour la poursuite d'infractions liées à un bateau navigant sur la Moselle, en relation avec la navigation fluviale ou en relation avec des délits ou crimes. Les données ne sont pas à utiliser pour la poursuite de contraventions.

(7) Le service peut transmettre à d'autres États pour autant que besoin pour la délivrance des services d'information fluviaux transnationaux ou la collecte des péages, les données visées aux paragraphes 1^{er} à 4.

(8) Les données personnelles visées aux paragraphes 1^{er} à 4 sont à supprimer lorsque leur conservation n'est plus nécessaire pour la finalité de leur collecte et au plus tard après 1 an.

(9) Le service peut, sur demande écrite préalable, transmettre les données visées aux paragraphes 1^{er} à 4 au conducteur du bateau, le transitaire, le gestionnaire de flotte, l'exploitant du terminal, le chargeur, le transporteur et l'autorité portuaire. Ces personnes ne peuvent utiliser les données que pour l'exécution du transport visé et elles doivent les supprimer après cette utilisation.

(10) Le système informatique par lequel l'accès au fichier est opéré doit être aménagé de sorte que les informations relatives à la personne ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation a été effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation puissent être retracés. Les données de journalisation doivent être conservées pendant un délai de trois ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle. »

Art. 30. *Modification de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial*

La loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial est modifiée comme suit :

1° A l'article 1^{er}, paragraphe 3, les termes « à l'article 3 » sont remplacés par ceux de « à l'article 2 ».

2° A l'article 12, paragraphe 1^{er}, alinéas 1 et 2, les termes « à l'article 4 » sont remplacés par ceux de « à l'article 6 ».

Art. 31. *Intitulé de citation*

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « loi du XXX fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ».

Luxembourg, le 24 janvier 2019

Le Président-Rapporteur;
Carlo BACK

