



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7243

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

Date de dépôt : 06-02-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-06-2018

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
12-02-2019	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
06-02-2018	Déposé	7243/00	<u>5</u>
13-06-2018	Avis du Conseil d'État (12.6.2018)	7243/01	<u>89</u>
29-06-2018	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal - portant exécution de la loi fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; - [...]	7243/02	<u>98</u>
23-07-2018	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	7243/03	<u>105</u>
26-09-2018	Avis complémentaire du Conseil d'État (25.9.2018)	7243/04	<u>122</u>
11-01-2019	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7243/05	<u>125</u>
17-01-2019	Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'État (16.1.2018)	7243/06	<u>141</u>
18-01-2019	Dépêche du Président du Conseil d'État au Président de la Chambre des Députés (17.1.2019)	7243/07	<u>146</u>
23-01-2019	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (22.1.2019)	7243/08	<u>149</u>
24-01-2019	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7243/09	<u>152</u>
29-01-2019	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°7 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7243	<u>177</u>
11-02-2019	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (11-02-2019) Evacué par dispense du second vote (11-02-2019)	7243/10	<u>179</u>
24-01-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (02) de la reunion du 24 janvier 2019	02	<u>182</u>
10-01-2019	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (01) de la reunion du 10 janvier 2019	01	<u>190</u>
19-07-2018	Commission du Développement durable Procès verbal (35) de la reunion du 19 juillet 2018	35	<u>202</u>
03-04-2019	Publié au Mémorial A n°220 en page 1	7243	<u>225</u>

Résumé

N° 7243

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**

I. RESUME

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.

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.

7243/00

N° 7243

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant

- a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
- b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

* * *

*(Dépôt: le 6.2.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (21.12.2017).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Tableau de concordance.....	2
4) 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.....	16
5) Exposé des motifs.....	75
6) Commentaire des articles.....	76
7) Résumé.....	78
8) Fiche financière.....	79
9) Fiche d'évaluation d'impact.....	80

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant

- a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
- b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

Palais de Luxembourg, le 21 décembre 2017

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1 – Champ d'application, définitions et zones de voies d'eau

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

(1) La présente loi s'applique aux bâtiments suivants:

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

(2) La présente loi ne s'applique pas:

- a) aux bacs
- b) aux bateaux militaires;
- c) aux navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, qui:
 - i) circulent ou stationnent sur les eaux fluvio-maritimes; ou
 - ii) circulent temporairement sur les voies d'eau intérieures, pour autant qu'ils soient munis au moins:
 - 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 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «convention Marpol»),

- dans le cas des navires de mer non couverts par la convention SALAS 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;
- dans le cas de bateaux à passagers non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, 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; ou
- dans le cas de bateaux de plaisance non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat du pays dont ils battent pavillon attestant un niveau de sécurité suffisant.

Art. 3. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- b) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- c) «bateau de navigation intérieure», un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures;
- d) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- e) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi pousse;
- f) «bateau à passagers», un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- g) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- h) «établissement flottant», une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;
- i) «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;
- j) «bateau de plaisance», un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
- k) «bateau rapide», un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau;
- l) «déplacement d'eau», le volume immergé du bateau en mètres cubes;
- m) «longueur» («L»), la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- n) «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);
- o) «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;
- p) «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
- q) « directive », la directive 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure

Art. 4. Classification des voies d'eau intérieures

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

- a) zones 1, 2, 3 et 4:
 - i) zones 1 et 2: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 1 de l'annexe I de la directive;
 - ii) zone 3: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 2 de l'annexe I de la directive;

- iii) 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 présente directive;
- b) zone R: les voies d'eau visées au point a) 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.

Chapitre 2 – Certificats de navigation

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

(1) Les bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 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 pour bateaux de navigation intérieure

(1) Le certificat de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure, le ministre vérifie qu'un certificat valide visé à l'article 7 de la présente loi n'a pas déjà été délivré pour le bâtiment en question.

(2) Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II de la directive.

(3) Le certificat de l'Union 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.

(4) Le cas échéant, la conformité du bâtiment aux prescriptions complémentaires visées à l'article 22, paragraphes 1^{er} et 2 de la présente loi est vérifiée soit à l'occasion des visites techniques prévues au paragraphe 5 du présent article et pour les bâtiments exclus du champ d'application de la directive 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 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 visées à l'article 4 sont munis de l'exemplaire original des documents suivants:

- a) s'ils naviguent sur une voie d'eau de la zone R:
 - soit d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
 - soit d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui atteste, le cas échéant en vertu des dispositions transitoires de l'annexe II de la 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, 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;

- b) s'ils naviguent sur les autres voies d'eau, d'un certificat de l'Union 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 supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 8 de la présente directive.

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

(1) Les bâtiments munis d'un certificat valide de l'Union 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 supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 22 de la présente loi.

(2) Le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II de la directive et délivré par le ministre dans les conditions prévues pour les voies d'eau concernées.

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

(1) Le ministre peut délivrer un certificat de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure;
- b) aux bâtiments dont le certificat de l'Union 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;
- c) aux bâtiments dont le certificat de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure conformément aux annexes II et V de la directive;
- e) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme au certificat de l'Union 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 provisoire pour bateaux de navigation intérieure;
- g) aux bâtiments qui, conformément aux articles 24 et 25 de la présente loi bénéficient d'une dérogation aux annexes II et V de la directive, dans l'attente de l'adoption des actes d'exécution pertinents.

(2) Le certificat de l'Union 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.

3. Le certificat de l'Union 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}, points 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}, points b) et c), pour une durée appropriée;
- c) dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, point g), pour une durée de six mois; le certificat provisoire de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure

(1) La durée de validité du certificat de l'Union 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 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 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 pour bateaux de navigation intérieure*

À titre exceptionnel, la validité du certificat de l'Union 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, 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 pour bateaux de navigation intérieure*

(1) Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé à l'expiration de sa période de validité, selon les conditions fixées à l'article 6 de la présente loi, 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. 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 pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé, les dispositions transitoires prévues à l'annexe II de la directive s'appliquent aux bâtiments dans les conditions précisées dans ladite annexe.

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

Un certificat de l'Union 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 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 de la présente loi.

À la suite de cette visite, le certificat de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure*

(1) Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union pour bateaux de la 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 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 et des pays tiers, le ministre peut reconnaître les certificats de navigation des bâtiments de pays tiers pour la navigation sur le territoire de cet État membre.

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:

1. délivrance et gestion des certificats des bâtiments délivrés conformément à la présente loi ;
2. délivrance et gestion des attestations de navigabilité du personnel navigant ;
3. inscriptions des mesures administratives en relation avec les certificats des bâtiments et des attestations de navigabilité ;
4. délivrance et gestion des certificats de jaugeage;
5. contrôles des entreprises de transport fluvial;
6. échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres Etats-membres de l'Union européenne ;

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 3, 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 à l'article 17, paragraphe 1^{er}, du présent article, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants:

1. pour les finalités visées à l'article 17, paragraphe 2, points 1 et 2, du présent article, 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 à l'article 17, paragraphe 2, points 1 et 2, du présent article, 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 à l'article 17, paragraphe 2, points 1, 4 et 5 du présent article, 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 à l'article 17, paragraphe 2, points 1, 2, 4, et 6 du présent article, du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi 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;

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

(7) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues à l'article 17, paragraphe 2, points 1, 2 et 4, du présent article, 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.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

Chapitre 3 – Identification du navire, visites et prescriptions techniques modifiées

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.

(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 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 points a) à d).

Tout traitement des données à caractère personnel par le ministre y est effectué conformément au droit applicable de l'Union en matière de protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679.

(2) Le ministre peut traiter les données visées au paragraphe 1^{er} du présent article 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, en particulier celles fixées à son chapitre V. Le ministre s'assure que le transfert est nécessaire aux fins visées au paragraphe 2 du présent article. 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 à l'article 19, paragraphe 2, point b), de la présente loi 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 la présente loi, 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} du présent article 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.

(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.

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 de la présente loi 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 du présent article. 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'elles 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} du présent article 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} du présent article 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 oeuvre de la présente loi 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 modifiées pour certaines zones

(1) Le ministre peut, le cas échéant, sous réserve des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, adopter des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V de la directive pour les bâtiments naviguant sur les voies d'eau des zones 1 et 2 situées sur son territoire. Ces prescriptions complémentaires ne concernent que les éléments énumérés à l'annexe III de la directive.

(2) Pour les bateaux destinés au transport de passagers naviguant sur les voies d'eau intérieures de la zone 3 non reliées entre elles, le ministre peut conserver des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V de la directive. Ces prescriptions complémentaires ne concernent que les éléments énumérés à l'annexe III de la directive.

(3) Lorsque l'application des dispositions transitoires visées à l'annexe II de la directive a pour effet d'abaisser des standards nationaux de sécurité existants, le ministre peut omettre d'appliquer lesdites dispositions transitoires à l'égard des bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées entre elles. Dans ces conditions, le ministre peut exiger qu'à partir du 30 décembre 2008, ces bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées à d'autres se conforment pleinement aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la directive.

(4) 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 pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur les voies d'eau des zones 3 et 4 situées sur leur territoire. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne que les éléments énumérés à l'annexe IV de la directive.

(5) Lorsque le ministre applique le paragraphe 1^{er}, 2, 3 ou 4, il en informe la Commission européenne au moins six mois avant la date d'application envisagée.

(6) La conformité aux prescriptions techniques modifiées en vertu des paragraphes 1^{er}, 2, 3 et 4 est indiquée dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure.

Art. 23. Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments

(1) Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, le ministre peut autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive en ce qui concerne:

a) les bâtiments qui naviguent sur des voies d'eau intérieures non reliées entre elles;

b) 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 leur territoire.

(2) Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, le ministre peut autoriser, en ce qui concerne la navigation sur leur territoire, des dérogations à la présente loi 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) Le ministre communique à la Commission européenne les dérogations qu'il a autorisé conformément aux paragraphes 1^{er} et 2.

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

(1) Afin d'encourager l'innovation et l'utilisation des nouvelles technologies dans le domaine de la navigation intérieure, la Commission européenne est habilitée à adopter des actes d'exécution autorisant des dérogations ou reconnaissant l'équivalence des dispositions techniques pour un bâtiment déterminé à l'égard de:

- a) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure reconnaissant l'utilisation ou la présence à bord d'un bâtiment d'autres matériaux, installations ou équipements, ou l'adoption d'autres agencements ou d'autres mesures constructives que ceux figurant aux annexes II et V de la directive, pour autant qu'un niveau de sécurité équivalent soit garanti;
- b) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à titre d'essai et pour une période limitée, comportant des dispositions techniques nouvelles qui dérogent aux prescriptions des annexes II et V de la directive, pour autant qu'un niveau de sécurité suffisant soit garanti.

(2) Le ministre précise toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences applicables visées au paragraphe 1^{er} du présent article dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Art. 25. Difficultés

(1) Après l'expiration de dispositions transitoires concernant les prescriptions techniques prévues à l'annexe II de la directive, la Commission européenne peut adopter des actes d'exécution autorisant des dérogations aux prescriptions techniques prévues à ladite annexe faisant l'objet de ces dispositions transitoires, lorsque ces prescriptions sont techniquement difficiles à appliquer ou que leur application est susceptible d'entraîner des coûts disproportionnés.

(2) Le ministre précise toutes les dérogations applicables visées au paragraphe 1^{er} du présent article dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Chapitre 4 – Dispositions particulières

Art. 26. Sanctions

Les infractions aux dispositions des articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 20 et 21 de la présente loi 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. Disposition financière

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

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

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

La taxe d'instruction visée dans les alinéas 1^{er} à 3 du présent article 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 du présent article. Cette taxe ne peut pas être restituée.

Art. 28. Annexes

Les annexes I, II, III, IV et IV de la directive s'appliquent.

Les modalités de leur publication et de leurs modifications sont fixées par règlement grand ducal.

Chapitre 5 – Dispositions modificatives et finales

Art. 29. Disposition modificative

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

« **Art. 3bis** (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 sur 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, affrèteur, 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 ci-après, 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 1177/2010 concernant les droits des passagers voyageant 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 du présent article pour la poursuite d'infractions lié 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 Etats 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 du présent article.

(8) Les données personnelles visées aux paragraphes 1^{er} à 4 du présent article 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 du présent article 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. Intitulé abrégé

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».

Art. 30. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg à l'exception de l'article 19 qui entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg mais au plus tôt le 25 mai 2018.

Art. 31. Formule exécutoire

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi qui sera publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Palais de Luxembourg, le XXX.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TABLEAU DE CONCORDANCE

<i>Directive 2016/1629</i>	<i>Projet de loi du XXX</i> – <i>fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;</i> – <i>modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.</i>
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 7	Article 7
Article 8	Article 8
Article 9	Article 9
Article 10	Article 10
Article 11	Article 11
Article 12	Article 12
Article 13	Article 13
Article 14	Article 14
Article 15	Article 15
Article 16	Article 16
Article 17	Article 17
Article 18	Article 18
Article 19	Article 19
Article 20	Article 20
Article 21	obligations incombant à la Commission européenne
Article 22	Article 21
Article 23	Article 22
Article 24	Article 23
Article 25	Article 24
Article 26	Article 25
Article 27	obligations incombant à la Commission européenne
Article 28	RGD
Article 29	RGD
Article 30	RGD
Article 31	obligations incombant à la Commission européenne
Article 32	obligations incombant à la Commission européenne
Article 33	obligations incombant à la Commission européenne
Article 34	obligations incombant à la Commission européenne
Article 35	Article 26
Article 36	RGD
Article 37	Disposition de transposition

<i>Directive 2016/1629</i>	<i>Projet de loi du XXX</i> – <i>fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ;</i> – <i>modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.</i>
Article 38	RGD
Article 39	Entrée en vigueur
Article 40	Les Etats-membres destinataires de la directive
ANNEXES	RGD

*

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ instaure des 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.
- (2) Les prescriptions techniques applicables aux bateaux naviguant sur le Rhin sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).
- (3) Les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 2006/87/CE comprennent la plupart des dispositions prévues dans le cadre du règlement de visite des bateaux du Rhin, dans la version approuvée en 2004 par la CCNR. Les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont actualisées régulièrement et sont reconnues comme reflétant l'état actuel de la technique.
- (4) Compte tenu de l'existence de cadres juridiques et de calendriers différents concernant les procédures de prise de décision, il est difficile de préserver l'équivalence entre les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure délivrés en application de la directive 2006/87/CE et les certificats délivrés en application de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin. Il en résulte donc une absence de sécurité juridique, ce qui risque de compromettre la sécurité de la navigation.
- (5) Pour parvenir à une harmonisation au niveau de l'Union, éviter les distorsions de concurrence et garantir un niveau de sécurité uniforme, il convient d'appliquer les mêmes prescriptions techniques pour l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union et de les actualiser régulièrement.

⁽¹⁾ JO C 177 du 11.6.2014, p. 58.

⁽²⁾ JO C 126 du 26.4.2014, p. 48.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 15 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 16 juin 2016 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 14 septembre 2016.

⁽⁴⁾ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

- (6) Étant donné que la CCNR a acquis des compétences importantes en matière d'élaboration et d'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, il y a lieu de mettre pleinement à profit ces compétences pour la navigation intérieure dans l'Union. Un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), établi sous l'autorité de la CCNR et ouvert aux experts de tous les États membres, est responsable de l'élaboration des standards techniques dans le domaine de la navigation intérieure auxquels l'Union devrait faire référence.
- (7) Les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, qui attestent que les bâtiments sont pleinement conformes aux prescriptions techniques, devraient être valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- (8) Les conditions de délivrance, par les États membres, de certificats de l'Union supplémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuariers), ainsi que de la zone 4, devraient être davantage harmonisées.
- (9) Dans l'intérêt de la sécurité, les standards devraient être harmonisés à un niveau élevé et de manière à ne pas abaisser les normes de sécurité sur les voies d'eau intérieures de l'Union. Toutefois, les États membres devraient être autorisés à établir, après consultation de la Commission, des dispositions spécifiques concernant des prescriptions techniques complémentaires ou un allègement de ces prescriptions techniques pour certaines zones, à la condition que ces mesures soient limitées aux sujets spécifiques énumérés aux annexes III et IV.
- (10) Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres devraient avoir la possibilité de déroger à la présente directive dans certains cas concernant des voies navigables non reliées aux voies d'eau intérieures d'autres États membres ou concernant certains bâtiments qui naviguent exclusivement sur une voie d'eau nationale. Lorsque de telles dérogations couvrent l'ensemble des bâtiments naviguant dans un État membre, il serait disproportionné et inutile d'obliger cet État membre à transposer toutes les obligations énoncées dans la présente directive. Les États membres ne peuvent délivrer de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, à moins qu'ils n'aient transposé les obligations qui incombent à chacun d'eux en vertu de la présente directive.
- (11) Les dérogations à la présente directive et la reconnaissance d'équivalences pour un bâtiment déterminé devraient être possibles, afin de permettre d'autres approches, de promouvoir l'innovation ou d'éviter des coûts excessifs, pour autant qu'un niveau de sécurité équivalent ou suffisant soit garanti. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution en ce qui concerne ces dérogations et reconnaissances d'équivalences. La Commission devrait avoir la possibilité de faire référence aux recommandations formulées par le CESNI au sujet des dérogations et des reconnaissances d'équivalences. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (12) Pour des raisons d'efficacité administrative, technique et économique, les États membres ont la possibilité de désigner des autorités compétentes chargées de garantir la conformité avec la présente directive et sa bonne application conformément à leurs pratiques nationales.
- (13) Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait être délivré à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment. Cette visite technique devrait avoir pour but de vérifier que le bâtiment est conforme aux prescriptions techniques définies dans la présente directive. Les autorités compétentes des États membres devraient être autorisées à tout moment à contrôler la conformité du bâtiment et la présence à bord d'un certificat valide pour bateaux de navigation intérieure.
- (14) Il convient, dans certains délais et selon la catégorie de bâtiments concernée, de déterminer au cas par cas la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
- (15) Il est nécessaire d'établir, dans certaines limites, des dispositions détaillées concernant le remplacement, le renouvellement et la prolongation de la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ainsi que la délivrance de nouveaux certificats, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure.
- (16) Afin que la présente directive soit appliquée de manière efficace, il convient d'introduire dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure les informations relatives aux bâtiments de navigation intérieure à l'intention des autorités compétentes. 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. La Commission devrait assurer la tenue et adapter la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure afin qu'elle puisse être véritablement utile aux fins de l'application de la présente directive.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (17) Il est nécessaire que les mesures prévues par la directive 2009/100/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ demeurent applicables aux bateaux non visés par la présente directive.
- (18) Afin d'améliorer la clarté de la législation de l'Union, il convient d'adapter le champ d'application de la directive 2009/100/CE pour tenir compte du fait qu'il est complémentaire de celui de la présente directive et tenir compte de l'évolution de la situation concernant les accords internationaux. Par conséquent, il convient de modifier la directive 2009/100/CE.
- (19) Il convient d'appliquer un régime transitoire dans le cas de bâtiments en service qui ne sont pas encore munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure au moment de la première visite technique effectuée en vertu des prescriptions techniques révisées établies par la présente directive.
- (20) Afin de contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation, la présente directive devrait pouvoir faire référence à des standards internationaux sans les répéter dans le cadre juridique de l'Union.
- (21) Le CESNI a été mis en place afin de faciliter l'harmonisation des standards techniques appliqués dans le secteur de la navigation intérieure dans toute l'Europe. 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 et de prendre en compte le progrès scientifique et technique ainsi que les autres évolutions dans le secteur, la référence faite dans la présente directive au standard européen applicable établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure (ci-après dénommé «standard ES-TRIN») devrait être tenue à jour. En conséquence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la mise à jour de la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et la fixation de la date de sa mise en application.
- (22) Lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de standards internationaux pertinents et actualisés pour garantir la sécurité de la navigation ou lorsque des modifications du processus de prise de décision au sein du CESNI porteraient atteinte aux intérêts de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification, aux fins de préserver les intérêts de l'Union, de l'annexe II de la présente directive en prévoyant les prescriptions techniques appropriées.
- (23) Afin de modifier ou de compléter certains éléments non essentiels de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les changements à apporter dans la classification d'une voie d'eau, les spécifications supplémentaires relatives aux données à introduire dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, les types d'accès à cette base de données et les instructions concernant son utilisation et son fonctionnement, la mise à jour des prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures et la modification des annexes III et IV afin de prendre en compte les progrès scientifiques et techniques, de l'annexe V afin de mettre à jour et de rationaliser ses dispositions de procédure et de l'annexe VI afin de modifier les critères d'agrément des sociétés de classification pour garantir la sécurité de la navigation, ainsi que les modifications des références faites dans la présente directive aux annexes II et V, rendues nécessaires par l'adoption d'actes délégués.
- (24) Lors de l'adoption d'actes délégués, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽²⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (25) Afin de permettre d'autres approches, de promouvoir l'innovation, d'éviter des coûts excessifs, d'établir une procédure efficace de délivrance des certificats ou de tenir compte des réalités régionales, il convient de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution en ce qui concerne l'autorisation de certaines dérogations aux prescriptions techniques pour un bâtiment donné, pour l'agrément des sociétés de classification et l'approbation des prescriptions techniques complémentaires ou un allègement de ces prescriptions techniques pour les bateaux naviguant dans certaines zones qui ne sont pas reliées aux voies d'eau intérieures navigables d'un autre État membre. Ces pouvoirs devraient être exercés conformément au règlement (CE) n° 182/2011.

⁽¹⁾ Directive 2009/100/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure (JO L 259 du 2.10.2009, p. 8).

⁽²⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (26) Afin de garantir l'existence d'un cadre approprié de coordination et de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, en particulier la CCNR, et l'élaboration de standards techniques uniformes applicables à la navigation intérieure auxquelles l'Union et les organisations internationales pourraient faire référence, il convient que la présente directive fasse l'objet d'un réexamen, plus particulièrement en ce qui concerne l'efficacité des mesures qu'elle instaure, ainsi que les mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, de manière à parvenir à un ensemble unique et uniforme de standards techniques.
- (27) Au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Grèce, en Espagne, à Chypre, en Lettonie, à Malte, au Portugal, en Slovénie et en Finlande, il n'existe pas de voies d'eau intérieures ou la navigation intérieure n'est pas suffisamment utilisée. Il serait, par conséquent, disproportionné et inutile d'obliger ces États membres à transposer et à mettre en œuvre la présente directive.
- (28) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement des prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux, en raison de ses dimensions et de ses effets, au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (29) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2006/87/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE 1

CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS ET ZONES DE VOIES D'EAU

Article premier

Objet

La présente directive 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.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux bâtiments suivants:
 - a) aux bateaux d'une longueur (L) égale ou supérieure à 20 mètres;
 - b) aux bateaux dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
 - c) aux remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser soit les bâtiments visés aux points a) et b) soit des engins flottants ou destinés à mener à couple de tels bâtiments ou engins flottants;
 - d) aux bateaux à passagers;
 - e) aux engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux bacs;
- b) aux bateaux militaires;
- c) aux navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, qui:
 - i) circulent ou stationnent sur les eaux fluvio-maritimes; ou
 - ii) circulent temporairement sur les voies d'eau intérieures,

pour autant qu'ils soient munis au moins:

- 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 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «convention Marpol»),
- 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;
- dans le cas de bateaux à passagers non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, 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 ⁽¹⁾; ou
- dans le cas de bateaux de plaisance non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat du pays dont ils battent pavillon attestant un niveau de sécurité suffisant.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- b) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- c) «bateau de navigation intérieure», un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures;
- d) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- e) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- f) «bateau à passagers», un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- g) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- h) «établissement flottant», une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;
- i) «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;

⁽¹⁾ 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 (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- j) «bateau de plaisance», un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
- k) «bateau rapide», un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau;
- l) «déplacement d'eau», le volume immergé du bateau en mètres cubes;
- m) «longueur» («L»), la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- n) «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);
- o) «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;
- p) «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 directive.

Article 4

Classification des voies d'eau intérieures

1. Aux fins de la présente directive, les voies d'eau intérieures de l'Union sont classées comme suit:
 - a) zones 1, 2, 3 et 4:
 - i) zones 1 et 2: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 1 de l'annexe I;
 - ii) zone 3: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 2 de l'annexe I;
 - iii) 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 présente directive;
 - b) zone R: les voies d'eau visées au point a) 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.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne les modifications de l'annexe I, de manière à apporter des changements dans la classification d'une voie d'eau, y compris l'ajout et la suppression de voies d'eau. Ces modifications de l'annexe I peuvent uniquement être apportées à la demande de l'État membre concerné, pour les voies d'eau se trouvant sur son territoire.

CHAPITRE 2

CERTIFICATS DE NAVIGATION

Article 5

Conformité avec les prescriptions techniques et de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1, circulant sur les voies d'eau intérieures de l'Union visées à l'article 4 soient construits et entretenus conformément aux prescriptions énoncées dans la présente directive.
2. La conformité d'un bâtiment avec le paragraphe 1 est attestée par un certificat délivré conformément à la présente directive.

*Article 6***Certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré par les autorités compétentes des États membres conformément à la présente directive. Lors de la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, les États membres vérifient 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 pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II.
3. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour délivrer le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes sur un site internet approprié.
4. Le certificat de l'Union 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.
5. Le cas échéant, la conformité du bâtiment aux prescriptions complémentaires visées à l'article 23, paragraphes 1 et 2, est vérifiée soit à l'occasion des visites techniques prévues au paragraphe 4 du présent article et à l'article 29, soit au cours d'une visite technique effectuée à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant.
6. Les procédures pour l'introduction d'une demande de visite et pour la fixation du lieu et du moment de la visite relèvent des autorités compétentes qui délivrent le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. L'autorité compétente détermine les documents qui doivent lui être soumis. La procédure se déroule de manière à ce que la visite puisse avoir lieu dans un délai raisonnable après l'introduction de la demande.
7. Les autorités compétentes des États membres délivrent, à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant, un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à un bâtiment non soumis à la présente directive si le bâtiment est conforme aux prescriptions fixées dans la présente directive.

*Article 7***Obligation d'être muni d'un certificat**

Les bâtiments qui naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union visées à l'article 4 sont munis de l'exemplaire original des documents suivants:

- a) s'ils naviguent sur une voie d'eau de la zone R:
 - soit d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
 - soit d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui atteste, le cas échéant en vertu des dispositions transitoires de l'annexe II de la présente 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 présente 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;
- b) s'ils naviguent sur les autres voies d'eau, d'un certificat de l'Union 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 supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 8 de la présente directive.

*Article 8***Certificats de l'Union supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure**

1. Les bâtiments munis d'un certificat valide de l'Union 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 supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 23 de la présente directive.
2. Le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II et délivré par les autorités compétentes dans les conditions prévues pour les voies d'eau concernées.

*Article 9***Certificats de l'Union provisoires pour bateaux de navigation intérieure**

1. Les autorités compétentes des États membres peuvent délivrer un certificat de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure;
 - b) aux bâtiments dont le certificat de l'Union 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;
 - c) aux bâtiments dont le certificat de l'Union 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 pour bateaux de navigation intérieure conformément aux annexes II et V;
 - e) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme au certificat de l'Union 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 provisoire pour bateaux de navigation intérieure;
 - g) aux bâtiments qui, conformément aux articles 25 et 26 de la présente directive, bénéficient d'une dérogation aux annexes II et V, dans l'attente de l'adoption des actes d'exécution pertinents.
2. Le certificat de l'Union 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.
3. Le certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure comporte les conditions jugées nécessaires par les autorités compétentes et est valable:
 - a) dans les cas visés au paragraphe 1, points 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, points b) et c), pour une durée appropriée;
 - c) dans les cas visés au paragraphe 1, point g), pour une durée de six mois; le certificat provisoire de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogé pour une période de six mois jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution.

*Article 10***Validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. La durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure émis pour les bâtiments neufs est fixée par les autorités compétentes 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 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 pour bateaux de navigation intérieure est fixée par les autorités compétentes au cas par cas, en fonction des résultats de la visite. Toutefois, cette durée ne dépasse pas celles qui sont prévues au paragraphe 1.

*Article 11***Prorogation exceptionnelle de la validité de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

À titre exceptionnel, la validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogée sans visite technique pour six mois au plus, conformément aux annexes II et V, par l'autorité compétente qui l'a délivré ou renouvelé. Cette prorogation de la validité est indiquée sur ledit certificat.

*Article 12***Renouvellement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Le certificat de l'Union 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. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être renouvelé par toute autorité compétente notifiée à la Commission conformément à l'article 6, paragraphe 3.

2. Lorsqu'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé, les dispositions transitoires prévues à l'annexe II s'appliquent aux bâtiments dans les conditions précisées dans ladite annexe.

*Article 13***Remplacement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

Chaque État membre établit les conditions dans lesquelles un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité perdu ou abîmé peut être remplacé. Lors du remplacement, ces conditions impliquent de fournir une déclaration de perte du certificat, en cas de perte du certificat, ou la remise du certificat abîmé. Il est indiqué sur le certificat de remplacement qu'il s'agit d'un duplicata.

*Article 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 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 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 nouveau certificat est délivré dans un État membre autre que celui qui avait délivré ou renouvelé le certificat initial, l'autorité compétente qui avait délivré ou renouvelé le certificat en est informée dans un délai de trente jours à compter de la date de délivrance du nouveau certificat.

*Article 15***Refus de délivrance ou de renouvellement et retrait de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure est motivée. Cette décision est notifiée au propriétaire du bâtiment ou à son représentant, qui est informé des voies et des délais de recours applicables dans l'État membre concerné.
2. Tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité peut être retiré par l'autorité compétente qui l'a délivré ou renouvelé, lorsque le bâtiment cesse d'être conforme aux prescriptions techniques indiquées dans son certificat.

*Article 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 et des pays tiers, les autorités compétentes d'un État membre peuvent reconnaître les certificats de navigation des bâtiments de pays tiers pour la navigation sur le territoire de cet État membre.

*Article 17***Registres des certificats**

Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes tiennent un registre de tous les certificats qu'elles ont délivrés ou renouvelés conformément aux articles 6, 8, 9 et 12. Ce registre contient les informations figurant dans le modèle de certificat prévu à l'annexe II.

CHAPITRE 3

IDENTIFICATION DU NAVIRE, VISITES ET PRESCRIPTIONS TECHNIQUES MODIFIÉES*Article 18***Numéro européen unique d'identification des bateaux**

1. Les États membres veillent à ce qu'il soit attribué à chaque bâtiment un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) conformément aux annexes II et V.
2. Chaque bâtiment ne possède qu'un seul ENI, qui lui demeure attaché durant toute son existence.
3. Lorsqu'elle délivre un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, l'autorité compétente y fait figurer l'ENI.
4. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour l'attribution des ENI et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes sur un site internet approprié.

*Article 19***Base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure**

1. La Commission assure la tenue de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure afin de faciliter la mise en œuvre de mesures administratives visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation et d'assurer l'application de la présente directive.

Tout traitement de données à caractère personnel par les États membres est effectué conformément au droit de l'Union en matière de protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

Tout traitement de données à caractère personnel par la Commission est effectué conformément au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

2. Les États membres veillent à ce que, pour chaque bâtiment, les autorités compétentes introduisent 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 directive;
 - 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 directive;
 - c) une copie numérique de tous les certificats délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive;
 - d) les données concernant toute demande de certificat rejetée ou en cours conformément à la présente directive; et
 - e) toute modification des données visées aux points a) à d).

⁽¹⁾ 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 (règlement général sur la protection des données), et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

3. Les données visées au paragraphe 2 peuvent être traitées par les autorités compétentes des États membres, parties contractantes à la convention révisée pour la navigation du Rhin et des États tiers qui se sont vu confier des tâches liées à l'application de la présente directive et de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, aux fins suivantes:

- a) appliquer la présente directive et la directive 2005/44/CE;
- 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.

4. L'autorité compétente d'un État membre 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, en particulier celles fixées à son chapitre V. Les États membres s'assurent que le transfert est nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article. Les États membres veillent 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.

5. La Commission peut, au cas par cas, transférer des données à caractère personnel à une autorité d'un pays tiers ou une organisation internationale ou lui donner accès à la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure à condition que le transfert ou l'accès soit nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article et sous réserve du respect des exigences de l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001. La Commission s'assure que le transfert ou l'accès est nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article. La Commission 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 la Commission.

6. L'autorité compétente s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées de la base de données visée au paragraphe 1 lorsque ce bâtiment est démantelé.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 afin de préciser:

- a) les données que les États membres doivent introduire dans la base de données;
- b) les types d'accès autorisés, en tenant compte des catégories de destinataires des données et des finalités du traitement des données visées au paragraphe 3 du présent article;
- c) les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, en particulier en ce qui concerne les mesures destinées à assurer la sécurité des données, l'encodage et le traitement des données et l'interconnexion de la base de données avec les registres visés à l'article 17.

Article 20

Exécution de visites techniques

1. Les États membres s'assurent que les autorités compétentes visées au paragraphe 3 exécutent les visites initiales, périodiques, spéciales et volontaires visées dans la présente directive.

2. Ces autorités compétentes peuvent 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 agréée conformément à l'article 21, que le bâtiment satisfait, en tout ou en partie, aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V.

⁽¹⁾ Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152).

3. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes qui sont responsables de l'exécution de visites techniques et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes et des commissions de visite sur un site internet approprié.

4. Chaque État membre satisfait aux exigences spécifiques relatives aux commissions de visite et aux demandes de visites prévues aux annexes II et V.

Article 21

Agrément des sociétés de classification

1. La Commission adopte des actes d'exécution en vue d'accorder l'agrément aux sociétés de classification qui satisfont aux critères énumérés à l'annexe VI ou de retirer cet agrément, selon la procédure prévue aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

2. Une demande d'agrément est présentée à la Commission par l'État membre dans lequel la société de classification a établi son siège social ou une filiale habilitée à délivrer les attestations établissant que les bâtiments satisfont aux prescriptions visées aux annexes II et V, conformément à la présente directive. Cette demande doit être accompagnée de l'ensemble des informations et des documents nécessaires pour vérifier le respect des critères d'agrément.

3. Tout État membre qui estime qu'une société de classification ne remplit plus les critères énoncés à l'annexe VI peut soumettre à la Commission une demande de retrait d'agrément. Cette demande doit être accompagnée de documents probants.

4. Les sociétés de classification qui, au plus tard le 6 octobre 2016, ont reçu un agrément conformément à la directive 2006/87/CE conservent cet agrément.

5. La Commission publie pour la première fois pour le 7 octobre 2017, sur un site internet approprié, une liste des sociétés de classification agréées conformément au présent article et tient cette liste à jour. Les États membres communiquent à la Commission les éventuels changements de nom ou d'adresse des sociétés de classification pour lesquelles ils ont présenté une demande d'agrément.

Article 22

Contrôle de conformité

1. Les États membres s'assurent que leurs autorités compétentes puissent 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 autorités compétentes prennent les mesures appropriées, conformément aux paragraphes 2 à 5 du présent article. Elles demandent également que le propriétaire du bâtiment ou son représentant prenne toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans le délai qu'elles 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 autorités compétentes constatent que le bâtiment constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la sécurité de la navigation, elles peuvent interrompre la navigation jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour remédier à la situation.

Les autorités compétentes 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. Tout État membre qui a interrompu la navigation d'un bâtiment, ou qui a averti le propriétaire du bâtiment ou son représentant de son intention de le faire s'il n'est pas remédié aux déficiences constatées, 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 de la présente directive est motivée de façon précise. Cette décision est notifiée sans délai à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

Article 23

Possibilité d'adopter des prescriptions techniques modifiées pour certaines zones

1. Les États membres peuvent, le cas échéant, sous réserve des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, adopter des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V pour les bâtiments naviguant sur les voies d'eau des zones 1 et 2 situées sur leur territoire. Ces prescriptions complémentaires ne concernent que les éléments énumérés à l'annexe III.

2. Pour les bateaux destinés au transport de passagers naviguant sur les voies d'eau intérieures de la zone 3 non reliées entre elles, chaque État membre peut conserver des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V. Ces prescriptions complémentaires ne concernent que les éléments énumérés à l'annexe III.

3. Lorsque l'application des dispositions transitoires visées à l'annexe II a pour effet d'abaisser des standards nationaux de sécurité existants, un État membre peut omettre d'appliquer lesdites dispositions transitoires à l'égard des bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées entre elles. Dans ces conditions, l'État membre concerné peut exiger qu'à partir du 30 décembre 2008, ces bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées à d'autres se conforment pleinement aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V.

4. Les États membres peuvent autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur les voies d'eau des zones 3 et 4 situées sur leur territoire. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne que les éléments énumérés à l'annexe IV.

5. Lorsqu'un État membre applique le paragraphe 1, 2, 3 ou 4, il en informe la Commission au moins six mois avant la date d'application envisagée. La Commission informe les autres États membres en conséquence.

Dans les cas visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la Commission adopte des actes d'exécution en vue d'approuver les prescriptions techniques complémentaires. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

6. La conformité aux prescriptions techniques modifiées en vertu des paragraphes 1, 2, 3 et 4 est indiquée dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure.

*Article 24***Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments**

1. Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres peuvent autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive en ce qui concerne:
 - a) les bâtiments qui naviguent sur des voies d'eau intérieures non reliées entre elles;
 - b) 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 leur territoire.
2. Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, les États membres peuvent autoriser, en ce qui concerne la navigation sur leur territoire, des dérogations à la présente directive 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 États membres communiquent à la Commission les dérogations qu'ils ont autorisées conformément aux paragraphes 1 et 2. La Commission informe les autres États membres en conséquence.

*Article 25***Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés**

1. Afin d'encourager l'innovation et l'utilisation des nouvelles technologies dans le domaine de la navigation intérieure, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution autorisant des dérogations ou reconnaissant l'équivalence des dispositions techniques pour un bâtiment déterminé à l'égard de:
 - a) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure reconnaissant l'utilisation ou la présence à bord d'un bâtiment d'autres matériaux, installations ou équipements, ou l'adoption d'autres agencements ou d'autres mesures constructives que ceux figurant aux annexes II et V, pour autant qu'un niveau de sécurité équivalent soit garanti;
 - b) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à titre d'essai et pour une période limitée, comportant des dispositions techniques nouvelles qui dérogent aux prescriptions des annexes II et V, pour autant qu'un niveau de sécurité suffisant soit garanti.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

2. Les autorités compétentes d'un État membre précisent toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences applicables visées au paragraphe 1 dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

*Article 26***Difficultés**

1. Après l'expiration de dispositions transitoires concernant les prescriptions techniques prévues à l'annexe II, la Commission peut adopter des actes d'exécution autorisant des dérogations aux prescriptions techniques prévues à ladite annexe faisant l'objet de ces dispositions transitoires, lorsque ces prescriptions sont techniquement difficiles à appliquer ou que leur application est susceptible d'entraîner des coûts disproportionnés.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

2. Les autorités compétentes d'un État membre précisent toutes les dérogations applicables visées au paragraphe 1 dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 27

Registre des appareils possédant un agrément de type

La Commission publie sur un site internet approprié un registre des appareils possédant un agrément de type conformément aux annexes II et V.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS FINALES

Article 28

Dispositions transitoires concernant l'utilisation de documents

Les documents entrant dans le champ d'application de la présente directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE avant le 6 octobre 2016 restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Article 29

Bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré aux bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE du Conseil ⁽¹⁾, mais visés par la présente directive conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la présente directive, à la suite d'une visite technique effectuée afin de vérifier que le bâtiment satisfait aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la présente directive. Cette visite technique est effectuée à l'expiration du certificat en cours de validité du bâtiment, et en tout état de cause le 30 décembre 2018 au plus tard.

2. Tout non-respect des prescriptions techniques visées aux annexes II et V est indiqué dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. Lorsque les autorités compétentes estiment que ces manquements ne représentent pas un danger manifeste, les bâtiments visés au paragraphe 1 du présent article peuvent continuer de naviguer jusqu'au remplacement ou jusqu'à la modification des éléments ou parties du bâtiment certifiés non conformes auxdites prescriptions, après quoi ces éléments ou parties doivent satisfaire aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V.

3. Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations et d'entretiens de routine n'est pas considéré comme un remplacement ou une modification au sens du paragraphe 2.

4. L'existence d'un danger manifeste au sens du paragraphe 2 est présumée, notamment lorsque les prescriptions concernant la solidité structurelle, la navigation ou la manœuvrabilité ou des caractéristiques spéciales du bâtiment conformément aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V ne sont pas respectées. Les dérogations autorisées aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V ne sont pas à considérer comme des manquements représentant un danger manifeste.

⁽¹⁾ Directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (JO L 301 du 28.10.1982, p. 1).

*Article 30***Dispositions transitoires concernant les prescriptions de caractère temporaire conformément à la directive 2006/87/CE**

Les prescriptions de caractère temporaire adoptées conformément à l'article 1.06 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

*Article 31***Adaptation des annexes**

1. La Commission adopte des actes délégués en conformité avec l'article 32 pour adapter l'annexe II aux fins d'actualiser dans les meilleurs délais la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et de fixer la date de sa mise en application.
2. Par dérogation au paragraphe 1, lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de standards internationaux pertinents et actualisés pour garantir la sécurité de la navigation ou lorsque des modifications du processus de prise de décision au sein du CESNI porteraient atteinte aux intérêts de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 pour modifier l'annexe II et prévoir les prescriptions techniques appropriées.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne l'adaptation des annexes III et IV au progrès scientifique et technique.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe V en vue d'actualiser et de rationaliser les dispositions administratives.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe VI en vue de modifier les critères applicables à l'agrément des sociétés de classification pour garantir la sécurité de la navigation.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 afin de mettre à jour les références faites dans la présente directive à certaines dispositions des annexes II et V pour tenir compte des modifications apportées à celles-ci.

*Article 32***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 4, 19 et 31 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 6 octobre 2016. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée aux articles 4, 19 et 31 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu des articles 4, 19 et 31 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 33

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «comité»). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide.

Article 34

Réexamen

Au plus tard le 7 octobre 2021, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue l'efficacité des mesures instaurées par la présente directive, notamment au niveau de l'harmonisation des prescriptions techniques et de l'élaboration de standards techniques destinés à la navigation intérieure. Le rapport rend également compte de l'évaluation des mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes dans le domaine de la navigation intérieure. Il est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à rationaliser davantage la coopération et la coordination aux fins de l'élaboration de standards auxquels il peut être fait référence dans les actes juridiques de l'Union. La Commission soumet un tel rapport après chaque développement majeur intervenant dans le secteur de la navigation intérieure.

Article 35

Sanctions

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

⁽¹⁾ Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

*Article 36***Modification de la directive 2009/100/CE**

La directive 2009/100/CE est modifiée comme suit:

1. l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

La présente directive s'applique aux bateaux affectés aux transports de marchandises sur les voies d'eau intérieures d'un port en lourd de vingt tonnes ou plus:

- a) d'une longueur de moins de 20 mètres; et
- b) dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est de moins de 100 mètres cubes.

La présente directive ne porte pas préjudice aux règlements de visite des bateaux du Rhin ni à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).».

2. l'article 3 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Lorsque les bateaux transportent des matières dangereuses au sens de l'ADN, les États membres peuvent exiger que soient remplies les conditions fixées dans cet accord. Ils peuvent exiger à titre de preuve le certificat d'agrément prévu par cet accord.»;

b) au paragraphe 5, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les conditions particulières au transport des matières dangereuses sont considérées comme remplies sur toutes les voies navigables de la Communauté lorsque les bateaux remplissent les conditions de l'ADN. La preuve du respect de ces conditions est fournie par le certificat d'agrément visé au paragraphe 4.».

*Article 37***Transposition**

1. Sans préjudice de l'article 40, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 7 octobre 2018; ces dispositions s'appliquent à compter de cette date. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. L'État membre qui, en vertu des dérogations autorisées conformément à l'article 24, paragraphes 1 et 2, n'a pas de bâtiments naviguant sur ses voies d'eau soumis aux dispositions de la présente directive, n'est pas tenu de transposer le chapitre 2, l'article 18, paragraphe 3, et les articles 20 et 21.

Article 38

Abrogation

La directive 2006/87/CE est abrogée avec effet au 7 octobre 2018.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII.

Article 39

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 40

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive, à l'exception du Danemark, de l'Estonie, de l'Irlande, de la Grèce, de l'Espagne, de Chypre, de la Lettonie, de Malte, du Portugal, de la Slovénie et de la Finlande.

Fait à Strasbourg, le 14 septembre 2016.

Par le Parlement européen
Le président
M. SCHULZ

Par le Conseil
Le président
I. KORČOK

LISTE DES ANNEXES

Annexe I:	Liste des voies d'eau intérieures de l'Union réparties géographiquement en zones 1, 2 et 3
Annexe II:	Prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 1, 2, 3 et 4
Annexe III:	Domaines dans lesquels peuvent être adoptées des prescriptions techniques supplémentaires applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 1 et 2 et des zones 3 non reliées
Annexe IV:	Domaines pouvant faire l'objet d'allègements dans les prescriptions techniques applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 3 et 4
Annexe V:	Dispositions de procédure détaillées
Annexe VI:	Sociétés de classification
Annexe VII:	Tableau de correspondance

ANNEXE I

LISTE DES VOIES D'EAU INTÉRIEURES DE L'UNION RÉPARTIES GÉOGRAPHIQUEMENT EN ZONES 1, 2 ET 3

CHAPITRE 1

Zone 1*Allemagne*

Ems	De la ligne qui relie l'ancien phare de Greetsiel et le môle ouest de l'entrée du port Ems-haven en direction du large jusqu'à la latitude 53° 30' N et la longitude 6° 45' E, c'est-à-dire quelque peu au large de la zone de transbordement pour les vraquiers dans l'ancienne Ems ⁽¹⁾
-----	---

⁽¹⁾ Pour les bateaux enregistrés dans un autre État, conformément à l'article 32 de l'accord de coopération Ems-Dollart du 8 avril 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Pologne

La partie de la baie de Pomorska située au sud de la ligne qui relie Nord Perd sur l'île de Rügen et le phare de Niechorze.

La partie de la baie de Gdańsk située au sud de la ligne qui relie le phare de Hel et la bouée d'entrée du port de Baltiisk.

Suède

Lac Vänern, délimité au sud par le parallèle de latitude passant par la balise de Bastugrunds.

Göta älv et fjord de Rivö, délimités à l'est par le pont de Älvsborg, à l'ouest par le parallèle de longitude passant par le phare de Gäveskär et au sud par le parallèle de latitude passant par le phare de Smörbådan.

Royaume-Uni

ÉCOSSE	
Blue Mull Sound	Entre Gutcher et Belmont
Yell Sound	Entre Tofts Voe et Ulsta
Sullom Voe	Dans les limites d'une ligne allant de la pointe nord-est de Gluss Island à la pointe nord de Calback Ness
Dales Voe	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de la pointe nord de Kebister Ness à la côte de Breiwick à la longitude 1° 10,8' W
Dales Voe	En été: Idem Lerwick
Lerwick	En hiver: dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant de Scottle Holm à Scarfi Taing sur Bressay et au sud par une ligne allant du phare de Twageos Point à Whalpa Taing sur Bressay
Lerwick	En été: dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant de Brim Ness à l'angle nord-est de Inner Score, et au sud par une ligne allant de l'extrémité sud de Ness of Sound à Kirkabisterness

Kirkwall	Entre Kirkwall et Rousay, pas à l'est d'une ligne entre Point of Graand (Egilsay) et Galt Ness (Shapinsay) ni entre Head of Work (Mainland) par le feu de Helliar Holm jusqu'au littoral de Shapinsay; pas au nord-ouest de la pointe sud-est de Eynhallow Island, pas vers le large et une ligne entre le littoral sur Rousay à 59° 10,5' N 002° 57,1' W et le littoral sur Egilsay à 59° 10' N 002° 56,4' W
Stromness	Jusque Scapa mais pas en dehors des limites de Scapa Flow
Scapa Flow	Dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées de Point of Cletts sur l'île de Hoy au point de triangulation de Thomson's Hill sur l'île de Fara et de là jusque Gibraltar Pier sur l'île de Flotta; de St Vincent Pier sur l'île de Flotta jusqu'au point extrême-ouest de Calf of Flotta; du point extrême-est de Calf of Flotta jusque Needle Point sur l'île de South Ronaldsay et du Ness on Mainland jusqu'au phare de Point of Oxan sur l'île de Graemsay et de là jusque Bu Point sur l'île de Hoy; et au large des eaux de la zone 2
Balnakiel Bay	Entre Eilean Dubh et A'Chleit
Estuaire de Cromarty (Cromarty Firth)	Dans les limites d'une ligne allant de North Sutor au brise-lame de Nairn et au large des eaux de la zone 2
Inverness	Dans les limites d'une ligne allant de North Sutor au brise-lame de Nairn et au large des eaux de la zone 2
River Tay — Dundee	Dans les limites d'une ligne allant de Broughty Castle à Tayport et au large des eaux de la zone 2
Estuaire de Forth (Firth of Forth) & River Forth	Dans les limites d'une ligne allant de Kirkcaldy à River Portobello et au large des eaux de la zone 2
Estuaire de Solway (Solway Firth)	Dans les limites d'une ligne allant de Southerness Point à Silloth
Loch Ryan	Dans les limites d'une ligne allant de Finnart's Point à Milleur Point et au large des eaux de la zone 2
The Clyde	<p>Limite extérieure: une ligne allant de Skipness à une position située à un mile au sud de Garroch Head et de là jusque Farland Head</p> <p>Limite intérieure en hiver: une ligne allant du phare de Cloch au môle de Dunoon</p> <p>Limite intérieure en été: une ligne allant de Bogany Point, Isle of Bute à Skelmorlie Castle et une ligne allant de Ardlamont Point à l'extrémité sud de la baie d'Ettrick à l'intérieur des détroits de Bute (Kyles of Bute)</p> <p><i>Note:</i> La limite intérieure estivale ci-dessus est étendue entre le 5 juin inclus et le 5 septembre inclus par une ligne allant d'un point situé à deux miles au large de la côte d'Ayrshire au Skelmorlie Castle jusque Tomont End (Cumbrae), et une ligne allant de Portachur Point (Cumbrae) à Inner Brigurd Point, Ayrshire</p>

Oban	Dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant du feu de Dunollie Point à Ard na Chruidh, et au sud par une ligne allant de Rudha Seanach à Ard na Cuile
Détroit de Lochalsh (Kyle of Lochalsh)	À travers Loch Alsh jusqu'à l'extrémité de Loch Duich
Loch Gairloch	En hiver: néant En été: au sud d'une ligne orientée est allant de Rubha na Moine à Eilan Horrisdale et de là jusque Rubha nan Eanntag
IRLANDE DU NORD	
Belfast Lough	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Carrickfergus à Bangor et au large des eaux de la zone 2
Loch Neagh	À une distance supérieure à 2 miles du littoral
CÔTE EST DE L'ANGLE-TERRE	
River Humber	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de New Holland à Paull En été: dans les limites d'une ligne allant du môle de Cleethorpes à l'église de Patrington et au large des eaux de la zone 2
PAYS DE GALLES ET CÔTE OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Blacknore Point à Caldicot Pill, Porstkewett En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2
River Wye	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Blackmore Point à Caldicot Pill, Porstkewett En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2
Newport	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2

Cardiff	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2</p>
Barry	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2</p>
Swansea	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames
Détroits de Menai (Menai Straits)	Dans les limites des détroits de Menai (Menai Straits) depuis une ligne reliant le feu de Llanddwyn Island à Dinas Dinlleu et des lignes reliant l'extrémité sud de Puffin Island à Trwyn du Point et la station ferroviaire de Llanfairfechan, et au large des eaux de la zone 2
River Dee	<p>En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Hilbre Point à Point of Air</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Formby Point à Point of Air et au large des eaux de la zone 2</p>
River Mersey	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Formby Point à Point of Air et au large des eaux de la zone 2</p>
Preston et Southport	Dans les limites d'une ligne allant de Southport à Blackpool à l'intérieur des berges et au large des eaux de la zone 2
Fleetwood	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head et au large des eaux de la zone 2</p>
River Lune	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head et au large des eaux de la zone 2</p>

Heysham	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head
Morecambe	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point to Humphrey Head
Workington	Dans les limites d'une ligne allant de Southernness Point à Silloth et au large des eaux de la zone 2
SUD DE L'ANGLETERRE	
River Colne, Colchester	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver
River Blackwater	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
River Crouch et River Roach	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
Tamise (River Thames) et ses affluents	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
River Medway et the Swale	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
Chichester	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2

Port de Langstone	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Portsmouth	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Bembridge, île de Wight	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Cowes, île de Wight	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Southampton	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Beaulieu River	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Keyhaven Lake	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Weymouth	Intérieur du port de Portland et entre la River Wey et le port de Portland
Plymouth	Dans les limites d'une ligne allant de Cawsand au brise-lame jusque Staddon et au large des eaux de la zone 2
Falmouth	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Rosemullion En été: dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Nare Point et au large des eaux de la zone 2
River Camel	Dans les limites d'une ligne allant de Stepper Point à Trebetherick Point et au large des eaux de la zone 2
Bridgewater	Dans les limites de la barre et au large des eaux de la zone 2

River Avon (Avon)	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Blackmore Point à Caldicot Pill, Porstkewett En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2
-------------------	---

Zone 2

République tchèque

Barrage du lac de Lipno

Allemagne

Ems	De la ligne allant de l'entrée du port vers Papenburg en franchissant l'Ems, qui relie l'ancienne usine de pompage de Diemen (Diemer Schöpfwerk) et l'ouverture de la digue à Halte jusqu'à la ligne qui relie l'ancien phare de Greetsiel et le môle ouest de l'entrée du port Emshaven, compte tenu du traité de coopération Ems-Dollart
Jades	À l'intérieur de la ligne qui relie l'ancien phare de Schillig et le clocher de Langwarden
Weser	De l'arête nord-ouest du pont de chemin de fer de Brême jusqu'à la ligne qui relie les clochers de Langwarden et de Cappel, y compris les bras secondaires Kleine Weser, Rekumer-Loch/Rekumer-Loch et Rechter Nebenarm et Schweiburg
Elbe avec Bützflether Süderelbe (du km 0,69 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe), Ruthenstrom (du km 3,75 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe), Wischhafener Süderelbe (du km 8,03 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe)	De la limite inférieure du port de Hambourg jusqu'à la ligne qui relie la balise sphérique de Döse et l'arête ouest de la digue du Friedrichskoog (Dieksand), y compris les Nebenelben, avec les affluents Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau et Stör (à chaque fois de l'embouchure à la digue de barrage)
Meldorfer Bucht	À l'intérieur de la ligne qui relie l'arête ouest de la digue du Friedrichskoog (Dieksand) et le musoir du môle ouest de Büsum
Eider	De l'embouchure du canal de la Gieselau (22,64 km) à la limite entre le milieu de l'enclos (plan d'eau) et le clocher de l'église de Vollerwiek
Canal de la Gieselau	De l'embouchure dans l'Eider à l'embouchure dans le Nord-Ostsee Kanal (canal de Kiel)
Flensburger Förde	À l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Kegnäs et Birknack et le nord de la frontière germano-danoise dans le Flensburger Förde
Schlei	À l'intérieur de la ligne qui relie les musoirs de môle de Schleimünde
Eckernförder Bucht	À l'intérieur de la ligne qui relie Bocknis-Eck à la pointe nord-est du continent à Dänisch Nienhof
Kieler Förde	À l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Bülk et le monument aux morts de la marine de Laboe

Nord-Ostsee-Kanal (canal de Kiel), y compris les lacs Audorfer See et Schirnauer See	De la ligne qui relie les musoirs de môle de Brunsbüttel jusqu'à la ligne qui relie les feux d'entrée de Kiel-Holtenau et les lacs Obereidersee avec Enge, Audorfer See, Borgstedter See avec Enge, Schirnauer See, Flemhuder See et le canal navigable de Achterwehr
Trave	De l'arête nord-ouest du pont de chemin de fer de Lübeck avec la Pötenitzer Wiek et le lac de Dassow jusqu'à la ligne reliant les musoirs des môles intérieur sud et extérieur nord à Travemünde
Leda	De l'entrée de l'avant-port de l'écluse maritime de Leer jusqu'à l'embouchure avec l'Ems
Hunte	Du port de Oldenburg et de 140 mètres en aval du pont Amélie (Amalienbrücke) à Oldenburg jusqu'à l'embouchure dans la Weser
Lesum	De la confluence de la Hamme et de la Wümme (km 0,00) à l'embouchure dans la Weser
Este	De l'eau en aval de l'écluse de Buxtehude (km 0,25) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Lühe	De l'eau en aval de l'Aue-Mühle à Horneburg (km 0,00) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Schwinge	De l'arête nord de l'écluse de Salztor à Stade jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Oste	À partir de 210 m en amont de l'axe du pont routier au-dessus du barrage de l'Oste (km 69,360) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Pinnau	De l'arête sud-ouest du pont ferroviaire à Pinneberg jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Krückau	De l'arête sud-ouest du pont conduisant au Wedenkamp à Elmshorn jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Stör	Du marégraphe de Rensing jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Freiburger-Hafenpriel	De l'arête orientale de l'écluse de la digue à Freiburg/Elbe jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Wismachbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff et secteur portuaire de Wismar	En direction du large, délimité par les lignes qui relient les feux de Hohen Wieschendorf Huk et de Timmendorf et les feux de Gollwitz sur l'île de Poel et la pointe sud de la péninsule de Wustrow
Warnow avec Breitling et bras secondaires	En aval de la digue Mühlendamm, de l'arête nord du pont Geinitzbrücke à Rostock, vers le large, délimité par la ligne reliant les points nord des môles West- et Ostmole à Warnemünde
Eaux entourées par le continent et les péninsules de Darß et Zingst et les îles de Hiddensee et Rügen (y compris le port de Stralsund)	En direction du large jusqu'à: latitude 54° 26' 42" N entre la péninsule de Zingst et l'île de Bock les îles de Bock et de Hiddensee: jusqu'à une ligne reliant la pointe nord de l'île de Bock et la pointe sud de l'île de Hiddensee sur les îles de Hiddensee et de Rügen (Bug), la ligne qui relie la pointe sud-est de Neubessin et le Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Bodden, en direction du large, jusqu'à la ligne qui relie la pointe est de Thiessower Haken (Südperd) et la pointe est de l'île de Ruden et qui se termine à la pointe nord de l'île d'Usedom (54° 10' 37" N, 13° 47' 51" E)
Ryck	À l'est du pont Steinbecker à Greifswald jusqu'à la ligne qui relie les musoirs des jetées
Eaux entourées par le continent et l'île d'Usedom (le Peenestrom, y compris la zone portuaire et l'Achterwasser de Wolgast, et l'Oderhaff)	En direction de l'est, jusqu'à la frontière germano-polonaise en franchissant le lagon de Stettin
Uecker	De la pointe sud-ouest du pont de la circulation dans le Uekermünde à la ligne qui relie les musoirs des jetées

Note: Pour les bateaux enregistrés dans un autre État, conformément à l'article 32 de l'accord de coopération Ems-Dollart du 8 avril 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

France

La Gironde, du point kilométrique (PK) 48,50 à la partie aval de la pointe de l'île de Patiras, à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe de Grave à la pointe de Suzac

La Loire, de Cordemais (PK 25) à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe de Mindin à la pointe de Penhoët

La Seine, du début du canal de Tancarville à la limite transversale de la mer définie par la ligne partant du cap Hode, sur la rive droite, et aboutissant au point, sur la rive gauche, où la digue projetée rejoint la côte, en aval de Berville

La Vilaine, du barrage d'Arzal jusqu'à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe du Scal et la pointe du Moustoir

Lac de Genève

Hongrie

Lac Balaton

Pays-Bas

Dollard

Eems

Waddenzee: y compris les liaisons avec la mer du Nord

IJsselmeer: y compris le Markermeer et l'Ijmeer, mais à l'exclusion du Gouwzee

Nieuwe Waterweg et Scheur

Canal de Caland à l'ouest du port Benelux

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal et les ports reliés

Haringvliet et Vuile Gat: y compris les voies d'eau situées entre Goeree-Overflakkee, d'une part, et Voorne-Putten et Hoeksche Waard, d'autre part

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer et Brouwershavensche Gat: y compris toutes les voies d'eau situées entre Schouwen-Duiveland et Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Eastern Scheldt et Roompot: y compris les voies d'eau situées entre Walcheren, Beveland-Nord et Beveland-Sud, d'une part, et Schouwen-Duiveland et Tholen, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin

Escaut et Escaut occidental et son embouchure dans la mer: y compris les voies d'eau situées entre la Flandre zélandaise, d'une part, et Walcheren et Beveland-Sud, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin

Pologne

Lagune de Szczecin

Lagune de Kamień

Lagune de Wisła

Baie de Puck

Lac de retenue de Włocławek

Lac Śniardwy

Lac Niegocin

Lac Mamry

Suède

Göta älv, délimité à l'est par le pont du Göta älv et à l'ouest par le pont d'Älvsborg

Royaume-Uni

ÉCOSSE	
Scapa Flow	Intérieur d'une zone délimitée par des lignes tracées depuis Wharth sur l'île de Flotta jusqu'à la tour Martello sur South Walls, et de Point Cletts sur l'île de Hoy jusqu'au point de triangulation de Thomson's Hill sur l'île de Fara et de là jusque Gibraltar Pier sur l'île de Flotta
Détroit de Durness (Kyle of Durness)	Sud d'Eilean Dubh

Estuaire de Cromarty (Cromarty Firth)	Dans les limites d'une ligne entre North Sutor et South Sutor
Inverness	Dans les limites d'une ligne allant de Fort George à Chanonry Point
Baie de Findhorn (Findhorn Bay)	Dans la langue de terre
Aberdeen	Dans les limites d'une ligne allant de South Jetty à Abercromby Jetty
Bassin de Montrose (Montrose Basin)	À l'ouest d'une ligne orientée nord-sud passant par l'entrée du port au phare de Scurdie Ness
River Tay — Dundee	Dans les limites d'une ligne allant du bassin de marée (bassin de pêche) de Dundee à Craig Head, East Newport
Estuaire de Forth (Firth of Forth) & River Forth	Dans les limites de l'estuaire de Forth mais pas à l'est du pont de chemin de fer de Forth
Dumfries	Dans les limites d'une ligne allant de Airds Point à Scar Point
Loch Ryan	Dans les limites d'une ligne allant de Cairn Point à Kircolm Point
Port de Ayr	Dans les limites de la barre
The Clyde	Au-dessus des eaux de la zone 1
Détroits de Bute (Kyles of Bute)	Entre Colintraive et Rhubodach
Port de Campbeltown	Dans les limites d'une ligne allant de Macringan's Point à Ottercharach Point
Loch Etive	Dans les limites du Loch Etive au-dessus des chutes de Lora
Loch Leven	Au-dessus du pont de Ballachulish
Loch Linnhe	Au nord du feu de Corran Point
Loch Eil	Totalité du loch
Caledonian Canal	Lochs Lochy, Oich et Ness
Détroit de Lochalsh (Kyle of Lochalsh)	Dans les limites du détroit d'Akin (Kyle Akin), ni à l'ouest du feu de Eilean Ban ni à l'est de Eileanan Dubha
Loch Carron	Entre Stromemore et Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Dans les limites d'une ligne allant du feu de Ullapool Point à Aultnaharrie
Kylesku	À travers le loch Cairnbawn dans la zone située entre la pointe extrême-est de Garbh Eilean et la pointe extrême-ouest de Eilean na Rainich
Port de Stornoway	Dans les limites d'une ligne allant de Arnish Point au phare de Sandwick Bay, côté nord-ouest

Bras de mer de Scalpay (Sound of Scalpay)	Pas à l'est de Berry Cove (Scalpay) ni à l'ouest de Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay & port de Tarbert	Jusqu'à une distance d'un mile du littoral de l'île de Harris
Loch Awe	Totalité du loch
Loch Katrine	Totalité du loch
Loch Lomond	Totalité du loch
Loch Tay	Totalité du loch
Loch Loyal	Totalité du loch
Loch Hope	Totalité du loch
Loch Shin	Totalité du loch
Loch Assynt	Totalité du loch
Loch Glascarnoch	Totalité du loch
Loch Fannich	Totalité du loch
Loch Maree	Totalité du loch
Loch Gairloch	Totalité du loch
Loch Monar	Totalité du loch
Loch Mullardach	Totalité du loch
Loch Cluanie	Totalité du loch
Loch Loyne	Totalité du loch
Loch Garry	Totalité du loch
Loch Quoich	Totalité du loch
Loch Arkaig	Totalité du loch
Loch Morar	Totalité du loch
Loch Shiel	Totalité du loch
Loch Earn	Totalité du loch
Loch Rannoch	Totalité du loch

Loch Tummel	Totalité du loch
Loch Ericht	Totalité du loch
Loch Fionn	Totalité du loch
Loch Glass	Totalité du loch
Loch Rimsdale/nan Clar	Totalité du loch
IRLANDE DU NORD	
Strangford Lough	Dans les limites d'une ligne allant de Cloghy Point à Dogtail Point
Belfast Lough	Dans les limites d'une ligne allant de Holywood à Macedon Point
Larne	Dans les limites d'une ligne allant du môle de Larne à l'embarcadère du ferry sur l'île Magee
River Bann	Depuis l'extrémité des brise-lames au large jusqu'au pont de Toome
Lough Erne	Partie supérieure et inférieure du lac Erne
Lough Neagh	Jusqu'à une distance de deux miles du littoral
CÔTE EST DE L'ANGLE-TERRE	
Berwick	Dans les limites des brise-lames
Warkworth	Dans les limites des brise-lames
Blyth	Dans les limites des musoirs de môle extérieurs
River Tyne	Dunston Staithes jusqu'aux musoirs de môle de Tyne
River Wear	Fatfield jusqu'aux musoirs de môle de Sunderland
Seaham	Dans les limites des brise-lames
Hartlepool	Dans les limites d'une ligne allant de la jetée de Middleton à l'ancien musoir de môle Dans les limites d'une ligne reliant le musoir de môle nord au musoir de môle sud
River Tees	Dans les limites d'une ligne s'étendant plein ouest depuis Government Jetty jusqu'au barrage sur la Tees
Whitby	Dans les limites des musoirs de môle de Whitby
River Humber	Dans les limites d'une ligne allant de North Ferriby à South Ferriby
Grimsby Dock	Dans les limites d'une ligne allant du môle ouest du bassin de marée jusqu'au môle est des bassins de pêche, quai nord

Boston	Dans les limites de New Cut
Dutch River	Totalité du canal
River Hull	Beverley Beck jusque River Humber
Kielder Water	Totalité du lac
River Ouse	En dessous de l'écluse de Naburn
River Trent	En dessous de l'écluse de Cromwell
River Wharfe	De la jonction avec la River Ouse jusqu'au pont de Tadcaster
Scarborough	Dans les limites des musoirs de môle de Scarborough
PAYS DE GALLES ET CÔTE OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	Au nord de la ligne allant direction plein ouest de Sharpness Point (51° 43,4' N) aux barages de Llanthony et Maisemore et au large des eaux de la zone 3
River Wye	À Chepstow, latitude nord (51° 38,0' N) jusque Monmouth
Newport	Au nord du passage des câbles électriques aériens à Fifoots Points
Cardiff	Dans les limites d'une ligne allant de la jetée sud à Penarth Head et les eaux fermées à l'ouest du barrage de la baie de Cardiff
Barry	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames
Port Talbot	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames sur la River Afran en dehors des docks fermés
Neath	Dans les limites d'une ligne allant plein nord depuis l'extrémité en mer de la jetée pour pétroliers de la baie de Baglan (51° 37,2' N, 3° 50,5' W)
Llanelli & Burry Port	Dans les limites d'une zone reliée par une ligne tracée depuis le môle ouest de Burry Port jusque Whiteford Point
Milford Haven	Dans les limites d'une ligne allant du sud de Hook Point à Thorn Point
Fishguard	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames nord et est
Cardigan	Dans les limites des passes à Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Dans les limites des extrémités en mer des brise-lames

Aberdyfi	Dans les limites d'une ligne allant de la gare ferroviaire de Aberdyfi à la balise de Twyni Bach
Barmouth	Dans les limites d'une ligne allant de la gare ferroviaire de Barmouth à Penrhyn Point
Portmadoc	Dans les limites d'une ligne allant de Harlech Point à Graig Ddu
Holyhead	Dans les limites d'une zone reliée par le brise-lame principal et une ligne tracée depuis le bout du brise-lame à Brynglas Point, baie de Towyn
Détroits de Menai (Menai Straits)	Dans les limites des détroits de Menai entre une ligne reliant Aber Menai Point à Belan Point et une ligne reliant le môle de Beaumaris à Pen-y-Coed Point
Conway	Dans les limites d'une ligne allant de Mussel Hill à Tremlyd Point
Llandudno	Dans les limites du brise-lame
Rhyl	Dans les limites du brise-lame
River Dee	Au-dessus de Connah's Quay jusqu'au point d'extraction d'eau de Barrelwell Hill
River Mersey	Dans les limites d'une ligne entre le phare de Rock et le dock nord-ouest de Seaforth mais à l'exclusion des autres docks
Preston et Southport	Dans les limites d'une ligne allant de Lytham à Southport et dans les limites des docks de Preston
Fleetwood	Dans les limites d'une ligne allant de Low Light à Knott
River Lune	Dans les limites d'une ligne allant de Sunderland Point à Chapel Hill jusqu'au dock de Glasson inclus
Barrow	Dans les limites d'une ligne reliant Haws Point, Isle of Walney à Roa Island Slipway
Whitehaven	Dans les limites du brise-lame
Workington	Dans les limites du brise-lame
Maryport	Dans les limites du brise-lame
Carlisle	Dans les limites d'une ligne reliant Point Carlisle à Torduff
Coniston Water	Totalité du lac
Derwentwater	Totalité du lac
Ullswater	Totalité du lac
Windermere	Totalité du lac

SUD DE L'ANGLETERRE	
Blakeney & Morston — port et abords	À l'est d'une ligne allant en direction du sud depuis Blakeney Point jusqu'à l'entrée de la River Stiffkey
River Orwell et River Stour	River Orwell dans les limites d'une ligne allant du brise-lame de Blackmanshead jusque Landguard Point et au large des eaux de la zone 3
River Blackwater	Toutes les voies d'eau dans les limites d'une ligne allant de l'extrémité sud-ouest de l'île de Mersea à Sales Point
River Crouch et River Roach	River Crouch dans les limites d'une ligne allant de Holliwel Point à Foulness Point, y compris la River Roach
Tamise (River Thames) et ses affluents	Tamise au-dessus d'une ligne tracée nord/sud à travers l'extrémité est du môle du quai Denton, Gravesend jusqu'à l'écluse de Teddington
River Medway et the Swale	River Medway depuis une ligne tracée de Garrison Point à la Grain Tower, jusqu'à l'écluse d'Allington; et le Swale de Whitstable jusqu'à la Medway
River Stour (Kent)	River Stour au-dessus de l'embouchure jusqu'à l'estacade à Flagstaff Reach
Port de Douvres	Dans les limites de lignes tracées en travers des entrées est et ouest du port
River Rother	River Rother au-dessus de la station de signal de marée à Camber jusque l'écluse Scots Float Sluice et l'écluse d'entrée sur la River Brede
River Adur et canal de Southwick	À l'intérieur d'une ligne tracée en travers de l'entrée du port de Shoreham jusqu'à l'écluse du canal de Southwick et jusqu'à l'extrémité ouest de Tarmac Wharf
River Arun	River Arun au-dessus du môle de Littlehampton jusqu'à la marina de Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse depuis une ligne tracée en travers des môles d'entrée du port de Newhaven jusqu'à l'extrémité nord du North Quay
Brighton	Port extérieur de la marina de Brighton dans les limites d'une ligne allant de l'extrémité sud du West Quay à l'extrémité nord du South Quay
Chichester	Dans les limites d'une ligne tracée entre Eastoke Point et la flèche de l'église, West Wittering et au large des eaux de la zone 3
Port de Langstone	Dans les limites d'une ligne tracée entre Eastney Point et Gunner Point
Portsmouth	Dans les limites d'une ligne tracée en travers de l'entrée du port depuis le Port Blockhouse jusqu'à la Round Tower
Bembridge, île de Wight	Dans les limites du port de Brading
Cowes, île de Wight	River Medina dans les limites d'une ligne allant du feu du brise-lame sur la rive est jusque House Light sur la rive ouest

Southampton	Dans les limites d'une ligne allant de Calshot Castle à la balise de Hook
Beaulieu River	Dans les limites de la Beaulieu River, pas à l'est d'une ligne nord/sud traversant Inchmery House
Keyhaven Lake	Dans les limites d'une ligne tracée plein nord depuis le feu inférieur de Hurst Point jusqu'aux marais de Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Dans les limites de la ligne du bac Chain Ferry entre Sandbanks et South Haven Point
Exeter	Dans les limites d'une ligne est/ouest allant de Warren Point à la station de canots de sauvetage côtier en face de Checkstone Ledge
Teignmouth	Dans les limites du port
River Dart	Dans les limites d'une ligne allant de Kettle Point à Battery Point
River Salcombe	Dans les limites d'une ligne allant de Splat Point à Limebury Point
Plymouth	À l'intérieur d'une ligne allant du Mount Batten Pier à Raveness Point en passant par l'île de Drake; la River Yealm à l'intérieur d'une ligne allant de Warren Point à Misery Point
Fowey	Dans les limites du port
Falmouth	Dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Pendennis Point
River Camel	Dans les limites d'une ligne allant de Gun Point à Brea Hill
Rivers Taw and Torridge	Dans les limites d'une ligne orientée à 200° depuis le phare sur Crow Point jusqu'à la rive à Skern Point
Bridgewater	Au sud de la ligne partant plein est de Stert Point (51° 13,0' N)
River Avon (Avon)	Dans les limites d'une ligne allant du môle de Avonmouth au Wharf Point, jusque Netham Dam

CHAPITRE 2

Zone 3*Belgique*

Escaut maritime (en aval de la rade d'Anvers)

Bulgarie

Danube: du km 845,650 au km 374,100

République tchèque

Lacs de barrage: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice et Nové Mlýny III

Lacs de gravières: Ostrožná Nová Ves et Tovačov

Allemagne

Danube	De Kelheim (km 2 414,72) jusqu'à la frontière germano-autrichienne à Jochenstein
Rhin avec le Lampertheimer Altrhein (du km 4,75 km au Rhin), Altrhein Stockstadt-Erfelden (du km 9,80 au Rhin)	De la frontière germano-suisse jusqu'à la frontière germano-néerlandaise.
Elbe (Norderelbe), y compris la Süderelbe/Köhlbrand	De l'embouchure du Elbe-Seiten-Kanal jusqu'à la limite inférieure du port de Hambourg
Müritz	

France

L'Adour, du Bec du Gave à la mer

L'Aulne, de l'écluse de Châteaulin à la limite transversale de la mer, définie par le Passage de Rosnoën

Le Blavet de Pontivy au pont du Bonhomme

Le canal de Calais

La Charente, du pont à Tonny-Charente à la limite transversale de la mer, caractérisée par la ligne passant par le centre du feu d'aval sur la rive gauche et par le centre du fort de la Pointe

La Dordogne, de la confluence avec la Lidoire au Bec d'Ambès

La Garonne, du pont de Castets-en-Dorthe au Bec d'Ambès

La Gironde du Bec d'Ambès à la ligne transversale située au PK 48,50 et passant par la pointe aval de l'île de Patiras

L'Hérault, du port de Bessans à la mer, jusqu'à la limite supérieure de l'estran

L'Isle, de la confluence avec la Dronne à la confluence avec la Dordogne

La Loire, de la confluence avec la Maine à Cordemais (PK 25)

La Marne, du pont de Bonneuil (PK 169,900 bis) et de l'écluse de St Maur à la confluence avec la Seine

Le Rhin

La Nive, du barrage d'Haïtze à Ustaritz à la confluence avec l'Adour

L'Oise, de l'écluse de Janville à la confluence avec la Seine

L'Orb, de Sérignan à la mer, jusqu'à la limite supérieure de l'estran

Le Rhône, de la frontière avec la Suisse à la mer, à l'exclusion du Petit-Rhône

La Saône, du pont de Bourgogne à Chalon-sur-Saône à la confluence avec le Rhône

La Seine, de l'écluse de Nogent-sur-Seine au début du canal de Tancarville

La Sèvre Niortaise, de l'écluse de Marans à la limite transversale de la mer au droit du poste de garde, jusqu'à l'embouchure

La Somme, de l'aval du pont de la Portelette à Abbeville au viaduc de Noyelles jusqu'au chemin de fer de Saint-Valéry-sur-Somme

La Vilaine de Redon (PK 89,345) au barrage d'Arzal

Lac Amance

Lac d'Annecy

Lac de Biscarosse

Lac du Bourget

Lac de Carcans

Lac de Cazaux

Lac du Der-Chantecoq

Lac de Guerlédan

Lac d'Hourtin

Lac de Lacanau

Lac d'Orient

Lac de Pareloup

Lac de Parentis

Lac de Sanguinet

Lac de Serre-Ponçon

Lac du Temple

Croatie

Danube: du km 1 295 + 500 au km 1 433 + 100

Rivière Drava: du km 0 au km 198 + 600

Rivière Sava: du km 210 + 800 au km 594 + 000

Rivière Kupa: du km 0 au km 5 + 900

Rivière Una: du km 0 au km 15

Hongrie

Danube: du km 1 812 au km 1 433

Danube Moson: du km 14 au km 0

Danube Szentendre: du km 32 au km 0

Danube Ráckeve: du km 58 au km 0

Rivière Tisza: du km 685 au km 160

Rivière Dráva: du km 198 au km 70

Rivière Bodrog: du km 51 au km 0

Rivière Kettős-Körös: du km 23 au km 0

Rivière Hármas-Körös: du km 91 au km 0

Canal de Sió: du km 23 au km 0

Lac de Velence

Lac de Fertő

*Pays-Bas**Rhin*

Sneekmeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, port d'IJmuiden, domaine portuaire de Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canal Amsterdam-Rhin, Veerse Meer, canal Escaut-Rhin de la frontière nationale à l'embouchure dans le Volkerak, Amer, Bergsche Maas, la Meuse en aval de Venlo, Gooimeer, Europort, canal de Caland (à l'est du port Benelux), Hartelkanaal

Autriche

Danube: de la frontière avec l'Allemagne à la frontière avec la Slovaquie

Inn: de l'embouchure à la centrale électrique de Passau-Ingling

Traun: de l'embouchure au km 1,80

Enns: de l'embouchure au km 2,70

March: jusqu'au km 6,00

Pologne

— Biebrza: de la jonction avec le canal d'Augustów jusqu'au confluent avec la Narwa

— Brda: de la jonction avec le canal de Bydgoszcz à Bydgoszcz jusqu'au confluent avec la Wisła

- Bug: du confluent avec la Muchawiec jusqu'au confluent avec la Narwa
- Lac Dąbie: jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Canal d'Augustów: de la jonction avec la Biebrza jusqu'à la frontière, y compris les lacs situés le long de ce canal
- Canal Bartnicki: du lac Ruda Woda jusqu'au lac Bartężek inclus
- Canal de Bydgoszcz
- Canal d'Elbląg: du lac Druzno jusqu'au lac Jeziorak et au lac Szelań Wielki, y compris ces lacs et les lacs situés le long de ce canal, ainsi que le chenal navigable latéral en direction de Zalewo depuis le lac Jeziorak jusqu'au lac Ewingi inclus
- Canal de Gliwice y compris le canal de Kędzierzyn
- Canal Jagielloński: de la jonction avec l'Elbląg jusqu'à la Nogat
- Canal Łaczański
- Canal de Śleśiń avec les lacs situés sur ce canal et le lac Gopło
- Canal de Żerań
- Martwa Wisła: de la Wisła à Przegalina jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Narew: du confluent avec la Biebrza jusqu'à l'estuaire de la Wisła, y compris le lac Zegrzyński
- Rivière Nogat: de la Wisła jusqu'à l'estuaire de la lagune de la Wisła
- Noteć (supérieure): du lac Gopło jusqu'à la jonction avec le canal Górnnotecki, canal Górnnotecki et Noteć (inférieure) de la jonction avec le canal de Bydgoszcz jusqu'au confluent avec la Warta
- Nysa Łużycka: de Gubin jusqu'au confluent avec l'Oder
- Oder: depuis Racibórz jusqu'au confluent avec l'Oder oriental qui devient la Regalica à partir du passage de Klucz-Ustowo, ainsi que ce fleuve et ses affluents jusqu'au lac Dąbie et le chenal navigable latéral de l'Oder de l'écluse d'Opatowice jusqu'à celle de Wrocław
- Oder occidental: du barrage de Widuchowa (704,1 km de l'Oder) jusqu'à l'estuaire, ainsi que les affluents et le passage de Klucz-Ustowo reliant l'Oder oriental à l'Oder occidental
- Parnica et passage de Parnica de l'Oder occidental: jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Pisa: du lac Roś jusqu'au confluent avec le Narew
- Szarpawa: de la Wisła jusqu'à l'estuaire de la lagune de la Wisła
- Warta: du lac de Ślesińskie jusqu'à l'estuaire de l'Oder
- Réseau des grands lacs de Mazurie englobant les lacs reliés par les rivières et les canaux qui constituent un parcours principal allant du lac Roś (inclus) à Pisz jusqu'au canal de Węgorzewo (inclus) à Węgorzewo, y compris les lacs Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty et Święcajty, ainsi que le canal de Giżycko, le canal de Niegociń, le canal de Piękna Góra, et une voie annexe du lac Ryńskie (inclus) à Ryn jusqu'au lac Nidzkie (jusqu'à 3 km, constituant une frontière avec la réserve du «lac Nidzkie»), y compris les lacs Beldany, Guzianka Mała et Guzianka Wielka
- Wisła du confluent avec la Przemsza jusqu'à la jonction avec le canal Łaczański ainsi que de la jonction avec ce canal à Skawina jusqu'à l'estuaire de la Wisła, dans le golfe de Gdańsk, à l'exclusion du lac de retenue de Włocławek

Roumanie

Danube: de la frontière entre la Serbie et la Roumanie (km 1 075) à la mer Noire, sur le bras de Sulina

Canal Danube-mer Noire (64,410 km de long): de la jonction avec le Danube, au km 299,300 du Danube, à Cernavodă (respectivement km 64,410 du canal), jusqu'au port de Constanta sud–Agigea (km 0 du canal)

Canal Poarta Albă–Midia Năvodari (34,600 km de long): de la jonction avec le canal Danube-mer Noire, au km 29,410, à Poarta Albă (respectivement km 27,500 du canal), jusqu'au port de Midia (km 0 du canal)

Slovaquie

Danube: du km 1 880,26 au km 1 708,20

Canal du Danube: du km 1 851,75 au km 1 811,00

Rivière Váh: du km 0,00 au km 70,00

Rivière Morava: du km 0,00 au km 6,00

Rivière Bodrog: du km 49,68 au km 64,85

Lacs de barrage: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Suède

Canal de Trollhätte et Göta älv, du parallèle de latitude passant par la balise de Bastugrunds jusqu'au pont du Göta älv

Lac Mälaren

Les ports de Stockholm, délimités au nord-ouest par le pont de Lidingö, au nord-est par une ligne passant par le phare d'Elfviksgrund orientée à 135-315 degrés, et au sud par le pont de Skuru

Canal de Södertälje et ports de Södertälje, délimités au nord par l'écluse de Södertälje et au sud par le parallèle de latitude N 59° 09' 00"

Royaume-Uni

ÉCOSSE	
Leith (Edimbourg)	Dans les limites des brise-lames
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan Canal	De Crinan à Ardrishaig
Caledonian Canal	Les sections du canal
IRLANDE DU NORD	
River Lagan	Barrage du Lagan jusque Stranmillis
EST DE L'ANGLETERRE	
River Wear (non lié à la marée)	Ancien pont du chemin de fer (Durham) jusque Prebends Bridge (Durham)
River Tees	En amont du barrage sur la River Tees

Grimsby Dock	Intérieur des écluses
Immingham Dock	Intérieur des écluses
Hull Docks	Intérieur des écluses
Boston Dock	Intérieur des portes d'écluse
Aire & Calder Navigation	Docks de Goole jusque Leeds; jonction avec le canal Leeds-Liverpool; Bank Dole Junction jusque Selby (écluse sur la River Ouse); Castleford Junction jusque Wakefield (écluse descendante)
River Ancholme	Écluse de Ferriby jusque Brigg
Calder & Hebble Canal	Wakefield (écluse descendante) jusque l'écluse supérieure de Broadcut
River Foss	De la jonction (Blue Bridge) avec la River Ouse à Monk Bridge
Fosdyke Canal	Jonction avec la River Trent jusque Brayford Pool
Goole Dock	Intérieur des portes d'écluse
Hornsea Mere	Totalité du canal
River Hull	De l'écluse de Struncheon Hill jusque Beverley Beck
Market Weighton Canal	Écluse de la River Humber jusque l'écluse de Sod Houses
New Junction Canal	Totalité du canal
River Ouse	De l'écluse de Naburn à Nun Monkton
Sheffield & South Yorkshire Canal	Écluse de Keadby jusque l'écluse de Tinsley
River Trent	Écluse de Cromwell jusque Shardlow
River Witham	Écluse de Boston jusque Brayford Poole (Lincoln)
PAYS DE GALLES ET OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	Au-dessus de Llanthony et des digues de Maisemore (Maisemore Weirs)
River Wye	Au-dessus de Monmouth
Cardiff	Roath Park Lake
Port Talbot	Dans les limites des docks fermés

Swansea	Dans les limites des docks fermés
River Dee	Au-dessus du point d'extraction d'eau de Barrelwell Hill
River Mersey	Les docks (à l'exclusion de Seaforth Dock)
River Lune	Au-dessus du dock de Glasson
River Avon (Midland)	Écluse de Tewkesbury jusque Evesham
Gloucester	Docks de la ville de Gloucester, canal Gloucester-Sharpness
Hollingworth Lake	Totalité du lac
Manchester Ship Canal	Totalité du canal et docks de Salford y compris la River Irwell
Pickmere Lake	Totalité du lac
River Tawe	Entre la digue de barrage maritime/marina et le stade d'athlétisme de Morfa
Rudyard Lake	Totalité du lac
River Weaver	En dessous de Northwich
SUD DE L'ANGLETERRE	
River Nene	Wisbech Cut et River Nene jusque l'écluse de Dog-in-a-Doublet
River Great Ouse	Kings Lynn Cut et River Great Ouse en dessous du pont routier de West Lynn
Yarmouth	Estuaire de la River Yare depuis une ligne tracée entre les extrémités des môles d'entrée nord et sud, y compris Breydon Water
Lowestoft	Port de Lowestoft en dessous de l'écluse de Mutford jusqu'à une ligne tracée entre les môles d'entrée de l'avant-port
Rivers Alde & Ore	Au-dessus de l'entrée vers la River Ore jusque Westrow Point
River Deben	Au-dessus de l'entrée vers la River Deben jusque Felixstowe Ferry
River Orwell et River Stour	Depuis une ligne allant de Fagbury Point à Shotley Point sur la River Orwell jusqu'au dock d'Ipswich; et depuis une ligne tracée nord-sud en travers de Erwarton Ness sur la River Stour jusque Manningtree
Chelmer & Blackwater Canal	À l'est de l'écluse de Beeleigh
Tamise (River Thames) et ses affluents	La Tamise au-dessus de l'écluse de Teddington jusqu'à Oxford

River Adur et canal de Southwick	River Adur au-dessus de l'extrémité ouest du Tarmac Wharf, et intérieur du canal de Southwick
River Arun	River Arun au-dessus de la marina de Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse au-dessus de l'extrémité nord de North Quay
Bewl Water	Totalité du lac
Grafham Water	Totalité du lac
Rutland Water	Totalité du lac
Thorpe Park Lake	Totalité du lac
Chichester	À l'est d'une ligne reliant Cobnor Point et Chalkdock Point
Christchurch	Intérieur du port de Christchurch à l'exclusion du Run
Exeter Canal	Totalité du canal
River Avon (Avon)	Docks de la ville de Bristol Netham Dam jusque Pulteney Weir

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES MINIMALES APPLICABLES AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU
INTÉRIEURES DES ZONES 1, 2, 3 ET 4

Les prescriptions techniques applicables aux bâtiments sont celles qui sont énoncées dans le standard ES-TRIN 2015/1.

ANNEXE III

DOMAINES DANS LESQUELS PEUVENT ÊTRE ADOPTÉES DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES SUPPLÉMENTAIRES
APPLICABLES AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES DES ZONES 1 ET 2 ET DES
ZONES 3 NON RELIÉES

Toutes les prescriptions techniques complémentaires adoptées par un État membre en vertu de l'article 23, paragraphes 1 et 2, de la présente directive qui visent des bâtiments exploités sur le territoire de cet État sont limitées aux domaines suivants:

1. Définitions

- Nécessaires à la compréhension des prescriptions supplémentaires

2. Stabilité

- Renforcement de la structure
- Certificat/Attestation d'une société de classification agréée

3. Distance de sécurité et franc-bord

- Franc-bord
- Distance de sécurité

4. Étanchéité des ouvertures de la coque et des superstructures

- Superstructures
- Portes
- Fenêtres et claires-voies
- Écoutilles de cales
- Autres ouvertures (tuyaux d'aération, échappement, etc.)

5. Gréement

- Ancres et chaînes d'ancres
- Feux de signalisation
- Avertisseurs sonores
- Compas
- Radar
- Installations d'émission et de réception
- Moyens de sauvetage
- Disponibilité de cartes marines

6. Dispositions supplémentaires pour les bateaux à passagers

- Stabilité (force de vent, critères)
- Moyens de sauvetage
- Franc-bord
- Distance de sécurité
- Vue dégagée

7. Convois et transport de conteneurs

- Liaisons pousseur-barges
- Stabilité des bateaux ou des barges transportant des conteneurs

ANNEXE IV

DOMAINES POUVANT FAIRE L'OBJET D'ALLÈGEMENTS DANS LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU DES ZONES 3 ET 4

Les prescriptions techniques réduites publiées par un État membre conformément à l'article 23, paragraphe 4, de la présente directive, pour les bateaux naviguant exclusivement sur les voies d'eau de la zone 3 ou de la zone 4 du territoire de cet État membre, sont limitées aux domaines indiqués ci-après.

Zone 3

- Ancres, chaînes et câbles d'ancres, y compris en ce qui concerne la longueur des chaînes d'ancres
- Vitesse (en marche avant)
- Moyens de sauvetage collectif
- Statut de stabilité 2
- Vue dégagée

Zone 4

- Ancres, chaînes et câbles d'ancres, y compris en ce qui concerne la longueur des chaînes d'ancres
 - Vitesse (en marche avant)
 - Moyens de sauvetage
 - Statut de stabilité 2
 - Vue dégagée
 - Deuxième système de propulsion indépendant
-

ANNEXE V

DISPOSITIONS DE PROCÉDURE DÉTAILLÉES

Article 2.01

Commissions de visite

1. Des commissions de visite sont instituées par les États membres.
2. Les commissions de visite se composent d'un président et d'experts.
Feront partie de chaque commission à titre d'experts, au moins:
 - a) un fonctionnaire de l'administration compétente en matière de navigation intérieure;
 - b) un expert en matière de construction de bateaux de navigation intérieure et de leurs machines;
 - c) un expert nautique en possession d'une patente de batelier de navigation intérieure, qui autorise le titulaire à faire naviguer le bateau à contrôler.
3. Le président et les experts de chaque commission de visite sont désignés par les autorités de l'État membre dans lequel la commission de visite est établie. En acceptant leurs fonctions, le président et les experts s'engagent par écrit à les remplir en toute impartialité. Aucun engagement n'est demandé aux fonctionnaires.
4. Les commissions de visite peuvent se faire assister par des experts spécialisés conformément aux dispositions nationales applicables.

Article 2.02

(sans objet)

Article 2.03

Présentation du bâtiment à la visite

1. Le propriétaire, ou son représentant, doit présenter le bâtiment à la visite à l'état lège, nettoyé et gréé. Il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la visite, telle que fournir un canot approprié et du personnel, découvrir les parties de la coque ou des installations qui ne sont pas directement accessibles ou visibles.
2. La commission de visite doit exiger une visite à sec lors d'une première visite. Il peut être renoncé à la visite à sec à condition que puisse être produit un certificat de classification ou une attestation d'une société de classification agréée selon laquelle la construction est conforme à leurs prescriptions, ou à condition que puisse être produit un certificat établissant que des autorités compétentes ont effectué une visite à sec à d'autres fins. En cas de visite périodique ou de visite accomplie en application de l'article 14 de la présente directive, la commission de visite peut exiger une visite à sec.

La commission de visite doit procéder à des essais en marche lors d'une première visite d'automoteurs ou de convois, ou lors de modifications importantes aux installations de propulsion ou de gouverne.

3. La commission de visite peut exiger des inspections et des essais en marche supplémentaires ainsi que d'autres notes justificatives. Cette disposition s'applique également pendant la phase de construction du bâtiment.

Article 2.04

(sans objet)

Article 2.05

(sans objet)

Article 2.06

(sans objet)

Article 2.07

Mentions et modifications apportées au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure

1. Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, doit porter tout changement de nom ou de propriété du bâtiment, tout rejaugage ainsi que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache à la connaissance de l'autorité compétente, et doit lui faire parvenir le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, en vue de sa modification.
2. Toute autorité compétente peut apposer toute mention ou apporter toute modification au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
3. Lorsqu'une autorité compétente apporte une modification à un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou y appose une mention, elle doit en donner connaissance à l'autorité compétente qui a délivré ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 2.08

(sans objet)

Article 2.09

Visite périodique

1. Le bâtiment doit être soumis à une visite périodique avant l'expiration de son certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
2. L'autorité compétente fixe à nouveau la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, conformément aux résultats de cette visite.
3. La durée de validité doit être mentionnée sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et portée à la connaissance de l'autorité compétente qui a délivré ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
4. Si, au lieu de prolonger la durée de validité d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, on le remplace par un nouveau, l'ancien certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure sera retourné à l'autorité compétente qui l'a délivré.

*Article 2.10***Visite volontaire**

Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, peut demander une visite volontaire de celui-ci.

Il doit être donné suite à cette demande de visite.

Article 2.11

(sans objet)

Article 2.12

(sans objet)

Article 2.13

(sans objet)

Article 2.14

(sans objet)

*Article 2.15***Dépenses**

Le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, est redevable de tous les frais afférents à la visite du bâtiment et à la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, conformément au tarif spécial fixé par chacun des États membres.

*Article 2.16***Renseignements**

L'autorité compétente peut autoriser les personnes qui en justifient la nécessité à prendre connaissance du contenu d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et peut délivrer à ces personnes des extraits ou des copies des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure certifiés conformes et désignés comme tels.

*Article 2.17***Registre des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Les autorités compétentes conservent l'original ou une copie de tous les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qu'elles ont délivrés et y portent toutes les mentions et modifications, ainsi que les annulations et remplacements de tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. Elles actualisent le registre visé à l'article 17 de la présente directive en conséquence.

2. Pour permettre aux autorités compétentes d'autres États membres, des États signataires de la convention de Mannheim et, dans la mesure où une protection équivalente des données peut être assurée, aux autorités compétentes d'États tiers sur la base d'accords administratifs, de mettre en œuvre des mesures administratives visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation, ainsi que toutes mesures visant à exécuter les articles 2.02 à 2.15 de la présente annexe ainsi que les articles 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 et 22 de la présente directive, il leur est accordé un droit de consultation du registre dont le modèle est présenté à l'annexe II.

Article 2.18

Numéro européen unique d'identification des bateaux

1. Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), se compose de huit chiffres arabes, conformément à l'annexe II de la présente directive.
2. À moins que le bâtiment ne possède un ENI au moment de la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ce numéro est attribué au bâtiment par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se trouve son lieu d'immatriculation ou son port d'attache.

En ce qui concerne les bâtiments relevant d'un État où l'attribution d'un ENI n'est pas possible, l'ENI à apposer sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est attribué par l'autorité compétente qui a délivré le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

3. Il incombe au propriétaire du bâtiment, ou à son représentant, de demander à l'autorité compétente l'attribution de l'ENI. Il incombe également au propriétaire, ou à son représentant, de faire apposer sur le bâtiment l'ENI inscrit sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 2.19

(sans objet)

Article 2.20

Notifications

Chaque État membre ou ses autorités compétentes notifient à la Commission et aux autres États membres, ou aux autres autorités compétentes:

- a) les noms et adresses des services techniques qui, avec leur autorité nationale compétente, sont responsables de l'application de l'annexe II;
- b) la fiche technique figurant à l'annexe II sur les modèles de stations d'épuration de bord pour lesquels un agrément a été délivré depuis la dernière notification;
- c) les agréments de type reconnus pour les stations d'épuration de bord, sur la base de standards différents de ceux prévus à l'annexe II, pour l'utilisation sur les voies d'eau nationales des États membres;
- d) tout retrait d'un agrément de type dans un délai d'un mois de celui-ci, et les raisons de ce retrait pour les stations d'épuration de bord;
- e) toute ancre spéciale autorisée, à la suite d'une demande visant à réduire la masse d'ancrage, avec la mention du type et de la réduction autorisée de masse d'ancrage. L'autorité compétente n'accorde l'autorisation au demandeur qu'à l'issue d'un délai de trois mois suivant la notification à la Commission, sous réserve que celle-ci ne formule pas d'objection;

- f) l'installation radar de navigation et les indicateurs de vitesse de giration pour lesquels ils ont délivré un agrément de type. Le communiqué comprend le numéro de l'agrément de type attribué, ainsi que la désignation de type, le nom du constructeur, le nom du titulaire de l'agrément de type et la date de l'agrément de type;
 - g) les autorités compétentes responsables de l'agrément des sociétés spécialisées qui peuvent procéder à l'installation, au remplacement, à la réparation ou à l'entretien de l'installation radar de navigation et des indicateurs de vitesse de giration.
-

ANNEXE VI

SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Critères pour l'agrément de sociétés de classification

Une société de classification qui souhaite obtenir l'agrément au sens de l'article 21 de la présente directive doit satisfaire aux critères suivants:

- 1) la société de classification est en mesure de justifier d'une expérience exhaustive dans l'appréciation de la conception et de la construction des bateaux de navigation intérieure. La société de classification dispose de règles et règlements exhaustifs concernant la conception, la construction et la visite périodique des bateaux de navigation intérieure, en particulier pour le calcul de la stabilité conforme à la partie 9 des règlements annexés à l'ADN tel que visé à l'annexe II. Ces règles et règlements sont publiés au moins en allemand, en anglais, en français et en néerlandais, et sont continuellement mis à jour et améliorés au moyen de programmes de recherche et de développement. Ces règles et règlements ne doivent pas être en contradiction avec les dispositions du droit de l'Union et des accords internationaux en vigueur;
- 2) le registre des bateaux classés par la société de classification est publié annuellement;
- 3) la société de classification est un organisme indépendant de tout propriétaire de bateau, de toute entreprise ou de tiers exerçant une activité commerciale dans le domaine de la conception, de la construction, de l'équipement, de la réparation, de l'exploitation ou de l'assurance des bateaux. Le chiffre d'affaires de la société de classification ne doit pas être réalisé avec une seule entreprise;
- 4) le siège ou une filiale de la société de classification ayant pouvoir et capacité de statuer et d'agir dans tous les domaines qui lui incombent dans le cadre des règlements qui régissent la navigation intérieure sont situés dans l'un des États membres;
- 5) la société de classification ainsi que ses experts ont une bonne renommée dans la navigation intérieure; les experts doivent être en mesure de justifier leur qualification professionnelle. Ils doivent agir sous la responsabilité de la société de classification;
- 6) la société de classification dispose de personnel en nombre suffisant et proportionnel aux tâches à accomplir et au nombre de bateaux classés pour effectuer les travaux techniques de gestion, de soutien, de contrôle, de visite, de recherche et pour veiller à l'adaptation permanente des capacités ainsi que du règlement. Elle assure la présence d'inspecteurs dans au moins un État membre;
- 7) la société de classification intervient conformément aux principes du code de déontologie;
- 8) la société de classification est gérée et administrée de manière à garantir la confidentialité des renseignements exigés par un État membre;
- 9) la société de classification s'engage à fournir toute information utile à un État membre;
- 10) la direction de la société de classification a défini et documenté sa politique et ses objectifs en matière de qualité, ainsi que son attachement à ces objectifs et s'est assurée que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de la société de classification;
- 11) la société de classification élabore, met en œuvre et maintient un système efficace de qualité interne fondé sur les éléments pertinents de normes de qualité reconnues sur le plan international et conforme aux normes EN ISO/IEC 17020:2004, dans l'interprétation qui en est faite par les prescriptions du programme de certification de qualité de l'IACS. Le système de garantie de qualité doit être certifié par un organisme indépendant reconnu par l'administration de l'État dans lequel la société de classification a établi son siège ou la succursale visés au point 4 et assure notamment que:
 - a) les règles et règlements de la société de classification sont établis et maintenus de manière systématique,
 - b) les règles et règlements de la société de classification sont respectés,
 - c) les normes du travail réglementaire pour lequel la société de classification est habilitée sont respectées,
 - d) les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par la société de classification sont définis et documentés,

- e) tous les travaux sont effectués sous contrôle,
 - f) un système de supervision permet de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif directement employés par la société de classification,
 - g) les normes des principaux travaux réglementaires pour lesquels la société de classification est habilitée ne sont appliquées ou directement supervisées que par ses inspecteurs exclusifs ou par des inspecteurs exclusifs d'autres sociétés de classification agréées,
 - h) il existe un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances,
 - i) des livres sont tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement, et
 - j) il existe un système général de vérifications internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées;
- 12) le système de garantie de qualité doit être certifié par un organisme indépendant reconnu par l'administration de l'État membre dans lequel la société de classification a établi son siège ou la succursale visés au point 4;
- 13) la société de classification s'engage à adapter ses réglementations en tenant compte des directives pertinentes de l'Union et à fournir toute information utile à la Commission dans les délais appropriés;
- 14) la société de classification s'engage à consulter régulièrement les sociétés de classification ayant déjà obtenu l'agrément afin d'assurer l'équivalence de ses normes techniques et de leur application et à permettre aux représentants d'un État membre et aux autres parties concernées de participer à l'élaboration de ses règles et règlements.
-

ANNEXE VII

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2006/87/CE	Présente directive
—	Article 1 ^{er}
Article 2	Article 2
—	Article 3
Article 1 ^{er}	Article 4
—	Article 5
Article 9	Article 6, paragraphes 1 et 3
Article 8, paragraphe 1	Article 6, paragraphes 2 et 4
Article 8, paragraphe 4	Article 6, paragraphe 5
Article 3	Article 7
Article 4	Article 8
Article 11, paragraphe 2	Article 9
Article 11, paragraphe 1	Article 10
Article 14	Article 11
Article 13	Article 12
Article 12	Article 13
Article 15	Article 14
Article 16	Article 15
Article 18	Article 16
—	Article 17
—	Article 18
—	Article 19
Article 10	Article 20
—	Article 21
Article 17	Article 22
Article 5	Article 23
L'article 6 a été supprimé par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil (!)	—
Article 7, paragraphes 1 à 3	Article 24
—	Article 25
—	Article 26
—	Article 27
—	Article 28

Directive 2006/87/CE	Présente directive
Article 8, paragraphes 2 et 3	Article 29
—	Article 30
Article 20, paragraphe 1	Article 31
Article 20, paragraphe 2	—
Article 22	—
—	Article 32
Article 19	Article 33
—	Article 34
Article 24	Article 35
Article 21	Article 36
Article 23	Article 37, paragraphes 1 et 2
Article 7, paragraphe 4	Article 37, paragraphe 3
—	Article 38
—	Article 39
Article 25	—
Article 26	—
Article 27	Article 40

(¹) Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

EXPOSE DES MOTIFS

La présente loi consiste, ensemble avec son règlement grand-ducal d'exécution, dans la transposition 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.

Dans un premier volet, la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil qui instaure des 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 fait l'objet d'une refonte complète.

En effet, les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 2006/87/CE comprennent la plupart des dispositions prévues dans le cadre du règlement de visite des bateaux du Rhin, dans la version approuvée en 2004 par la CCNR. Les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont actualisées régulièrement et sont reconnues comme reflétant l'état actuel de la technique.

Or, la CCNR a acquis des compétences importantes en matière d'élaboration et d'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et a mis en place un comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), ouvert aux experts de tous les États membres.

Le CESNI, mis en place en 2015, vise à faciliter l'harmonisation des standards techniques appliqués dans le secteur de la navigation intérieure dans toute l'Europe.

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 et de prendre en compte le progrès scientifique et technique ainsi que les autres évolutions dans le secteur, la référence est faite dans la directive au standard européen applicable établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure (ci-après dénommé «standard ES-TRIN») qui sera régulièrement mise à jour par des actes délégués.

Afin de contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation, la directive 2016/1629 fait référence à des standards internationaux sans les répéter dans le cadre juridique de l'Union.

Les conditions de délivrance, par les États membres, de certificats de l'Union supplémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuariers), ainsi que de la zone 4, sont pour le surplus davantage harmonisées tout en encadrant plus précisément les prescriptions techniques complémentaires. L'allègement de ces prescriptions techniques et les dérogations.

Des dispositions plus détaillées concernant le remplacement, le renouvellement et la prolongation de la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ainsi que la délivrance de nouveaux certificats, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure ont été retenues pour cette refonte.

Pour des raisons d'efficacité administrative, technique et économique, les États-membres maintiennent la possibilité de désigner des autorités compétentes chargées de garantir la conformité avec la présente directive et sa bonne application conformément à leurs pratiques nationales ou de se baser sur des rapports établis par des sociétés de classification reconnues par la Commission européenne.

Les autorités compétentes des États-membres restent aussi autorisées 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. La Commission doit assurer la tenue et adapter la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure afin qu'elle puisse être véritablement utile aux fins de l'application de la présente directive.

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 présente directive pour le 7 octobre 2018 au plus tard.

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

Ensuite le cadre légal a été complété par une base légale permettant au service de la navigation de collecter et de traiter les données qui sont mis à disposition par les appareils AIS (*Automatic Identification System*) dont les bateaux doivent être désormais 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.

Le choix de l'instrument juridique d'une loi se justifie par l'ajout dans ce texte de dispositions qui relèvent du domaine réservé à la loi (sanctions, disposition concernant la protection des données, taxes). Les modalités d'application sont fixées quant à elles dans un règlement grand-ducal pour réaliser l'objectif d'une adaptation plus rapide aux dernières normes de sécurité.

Il a été tenu compte de l'avis de la CNPD dans sa délibération du 19 mai 2017 et concernant les dispositions des articles 17, 19 et 29 de l'avant-projet de loi à l'exception de la demande de fixer un système de traçage des accès dans la base données européenne dont le ministère n'est qu'utilisateur et donc ne peut pas fixer unilatéralement des systèmes d'accès. Cet avis est aussi à l'origine d'une date d'entrée en vigueur particulière pour l'article 19 de la loi, calqué sur celui de l'entrée en vigueur du règlement général sur la protection des données (règlement 2016/679).

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Articles 1^{er}-5

Ces articles reprennent globalement les dispositions des articles 1^{er} à 5 de la directive et ne donnent pas lieu à de commentaire particulier.

Ad Article 6

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 6 de la directive, à l'exception du paragraphe 3, et en précisant les procédures pour l'introduction d'une demande de visite. Il ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Ad Article 7

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 7 de la directive, en maintenant l'obligation également pour les bateaux qui stationnent sur les voies d'eau intérieures du Grand-Duché de Luxembourg.

Ad Articles 8-12

Ces articles reprennent globalement les dispositions des articles 8 à 12 de la directive et ne donnent pas lieu à de commentaire particulier.

Ad Article 13

Cet article reprend les dispositions de l'article 13 de la directive, en précisant les procédures pour un remplacement de certificats perdus ou détruits.

Ad Article 14

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 14 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Ad Article 15

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 15 de la directive, en précisant le recours possible contre les décisions du ministre.

Ad Articles 16-17

Ces articles reprennent globalement les dispositions des articles 16 à 17 de la directive tout en précisant le cadre normatif (l'objet, la nature et les finalités du registre) qui sera désormais tenu électroniquement avec des accès à d'autres bases de données ancrés dans la loi au lieu de l'ancrage antérieur au niveau de l'annexe. Il y est aussi précisé que le ministre met en oeuvre les traitements des données à caractère personnel qui sont nécessaires et que le ministre en tant que responsable du traitement des données 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 qui a besoin d'y accéder dans le cadre de ses fonctions et de ses tâches professionnelles.

A noter que le traitement de données concerne avec les données d'identification du bateau et les données d'identification du demandeur des données personnelles.

Cet article est à lire ensemble avec l'article 19 sur la base de données européenne. En effet, la base de données européenne est alimentée principalement, mais pas exclusivement par le registre national.

Dans le 8ème paragraphe l'obligation de notification de tout changement important par le propriétaire ou son mandataire est maintenue.

Dans le 9ème et 10ème paragraphe sont précisés les conditions de suppression des données du registre ainsi que les modalités d'accès tel que préconisé par l'avis de la CNPD dans sa délibération du 19 mai 2017.

Ad Article 18

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 18 de la directive à l'exception du paragraphe 4. Il ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Ad Article 19

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 19 de la directive tout en enlevant des éléments des paragraphes 1^{er} et les paragraphes 5 et 7 de l'article 19 de la directive qui ne traitent que des obligations de la Commission européenne.

Les paragraphes 4 à 6 de la loi font suite à l'avis précité de la CNPD.

Ad Article 20

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 20 de la directive en désignant les autorités chargées du contrôle.

Cet article prévoit aussi la possibilité d'un recours en réformation contre la décision d'interruption de la navigation.

Ad Articles 21-25

Ces articles reprennent globalement les dispositions des articles 22 à 26 de la directive, à l'exclusion des paragraphes ne visant que la Commission européenne. Ils ne donnent pas lieu à de commentaire particulier.

A noter que l'article 21 et 27 de la directive ne sont pas repris car il ne traite que des obligations de la Commission européenne.

Au contraire, les paragraphes introductifs des articles 25 et 26 de la directive, visant la Commission européenne, sont gardés afin de permettre une lecture facile du texte.

Ad Article 26

Cet article énumère les sanctions aux différents comportements.

Cet article précise l'application de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle et la compétence de celui-ci pour juger des infractions aux articles afférents du présent règlement.

A noter que les dispositions transitoires de l'article 28 à l'article 30 de la directive sont reprises au niveau du règlement grand-ducal d'exécution de la loi. Les dispositions de l'article 27 de la directive ne sont pas reprises car il ne traite que des obligations de la Commission européenne.

A noter que les articles 31 à 34 de la directive ne sont pas repris car ils ne traitent que des obligations de la Commission européenne.

Ad Article 27

Cet article fixe les taxes d'instruction pour la délivrance, le renouvellement, la prorogation, le remplacement ou la modification du certificat de l'Union délivré par le ministre payables à l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Cet article reprend les dispositions de l'article 15 de la directive, en précisant les recours possibles contre les décisions du ministre.

Ad Article 28

Cet article renvoie au règlement grand-ducal pour fixer les modalités de publication des annexes.

Ad Article 29

Cet article ajoute un nouvel article à la loi du 28 juillet 1973 portant ancrage dans la loi portant création d'un service de la navigation d'une base légale pour l'utilisation des données AIS (Automatic Identification System) par l'administration. En effet l'usage renforcé des services d'information fluviale se conjoint à l'obligation introduite sur la Moselle que les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur (qui doit fonctionner en permanence et dont les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi) et d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes électronique de navigation intérieure. qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur.

L'article reprend ainsi les données obligatoirement à transmettre par le conducteur du bateau telles que fixées à l'article Article 4.07 du règlement de police pour la navigation sur le Moselle et complète cet article par des dispositions supplémentaires s'inspirant de dispositions similaires formulées dans le cadre d'une révision en cours du *Binnenschiffahrtsgesetz* allemand (*Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes d'octobre 2016*) vu que la Moselle est un condominium germano-luxembourgeois.

Ad Article 30

Entrée en vigueur (voir exposé des motifs)

Ad Article 31

Intitulé abrégé

Ad Article 32

Formule exécutoire (pour mémoire).

*

RESUME

1. Résumé succinct

La présente loi consiste dans la transposition 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.

Ensuite le cadre légal a été complété par une base légale permettant au service de la navigation de collecter et de traiter les données qui sont mis à disposition par les appareils AIS (*Automatic Identification System*) dont les bateaux doivent être désormais 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.

Le choix de l'instrument juridique d'une loi se justifie par l'ajout dans ce texte de dispositions qui relèvent du domaine réservé à la loi (sanctions, disposition concernant la protection des données, taxes).

Les modalités d'application sont fixées quant à elles dans un règlement grand-ducal.

2. Description des modifications proposées– **par rapport à la législation existante :**

La loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation est modifiée comme suit :

- ajout d'une base légale permettant au service de la navigation de collecter et de traiter les données qui sont mis à disposition par les appareils AIS (*Automatic Identification System*) dont les bateaux sont équipés

– **par rapport à une version antérieure du dossier (approuvée) par le Conseil de Gouvernement :**
Sans objet

3. Le projet intéresse-t-il d'autres départements ?Oui Non

Si, oui lesquels : Sans objet

4. Y a-t-il des questions à trancher ?Oui Non **5. Remarques**

néant

6. Avis à requérir d'officeOui Non

Avis de la Commission nationale de la protection des données
(reçu le 10 juin et intégré dans le texte soumis)

*

FICHE FINANCIERE

Il convient de noter que l'avant-projet de loi n'engendra aucun revenu financier nouveau au profit, ni de dépense nouvelle à charge du budget de l'Etat, qui n'aurait pas déjà pris en compte dans le cadre de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi du XXX 1. fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; 2. modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures Département des Transports
Auteur(s) :	Max Nilles – Conseiller de Direction
Téléphone :	247-84957
Courriel :	max.nilles@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Modifier et adapter la réglementation nationale à la législation européenne en vigueur en matière de prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	non
Date :	16.2.2016

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles :
Remarques/Observations :
2. Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/01

N° 7243¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant

- a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et**
- b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.6.2018)

Par dépêche du 3 novembre 2017, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière ainsi que le texte 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 ainsi qu'un tableau de concordance.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer, conjointement avec son règlement grand-ducal d'exécution, la directive (UE) 2016/1629 précitée. 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 et de prendre en compte le progrès scientifique et technique ainsi que les autres évolutions dans le secteur, la référence est faite, dans la directive, au standard européen applicable établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure qui sera régulièrement mise à jour par des actes délégués. Les conditions de délivrance, par les États membres, de certificats de l'Union européenne supplémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuaires), ainsi que de la zone 4, sont pour le surplus davantage harmonisées tout en encadrant plus précisément les prescriptions techniques complémentaires, l'allègement de ces prescriptions techniques et les dérogations.

Des dispositions plus détaillées concernant le remplacement, le renouvellement et la prolongation de la validité des certificats de l'Union européenne pour bateaux de navigation intérieure, ainsi que la délivrance de nouveaux certificats, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure, ont été retenues pour cette refonte.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Observations préliminaires

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.

À cet égard, il y a lieu de rappeler que, 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.

Par la voie du projet de règlement grand-ducal a) portant exécution de la loi fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (...) ¹, les auteurs du texte en projet entendent recourir à la méthode de transposition par référence qui consiste à déclarer les annexes en question applicables dans l'ordre interne par simple renvoi au Journal officiel de l'Union européenne.

À l'instar des projets de loi transposant les directives dites de « nouvelle approche » et dans un souci de concordance et de cohérence avec ces projets, il y a lieu de transposer ces annexes de manière dynamique.

Au vu de ce qui précède, et conformément aux avis du Conseil d'État du 14 mai 2013 sur le projet de loi modifiant la loi du 15 décembre 2010 relative à la sécurité des jouets (doc. parl. n° 6473²) et celui du 11 octobre 2016 sur le projet de loi relatif aux équipements marins (doc. parl. n° 6981²), il convient de procéder comme suit :

1. Aux article 6, paragraphes 2 et 3, article 7, point a), article 8, paragraphe 2, article 9, paragraphes 1^{er} et 2, article 11, alinéa 2, article 12, paragraphes 1^{er} et 2, article 14, alinéa 1^{er}, article 18, paragraphe 1^{er}, article 20, paragraphes 2 et 5, article 22, paragraphes 1^{er} à 4, article 24, paragraphe 1^{er}, et article 25, paragraphe 1^{er}, les termes « annexe II », « annexe III », « annexe IV », « annexe V » et « annexe VI » sont complétés par l'ajout suivant :

« (...) annexe[s] (...) 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'article 28 est reformulé 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. »

Articles 1^{er} à 15

Sans observation.

¹ Voir notamment l'article 12 du projet de règlement grand-ducal – portant exécution de la loi fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; – modifiant le règlement grand-ducal modifié du 12 décembre 2002 portant application de la directive 76/135/CEE du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure telle qu'elle a été modifiée par la directive du 23 novembre 1978 ; – abrogeant le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure : « Les annexes I, III, IV et V de la directive 2016/1629 et leurs modifications ne sont pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, la publication au Journal Officiel des Communautés Européennes en tenant lieu. Elles s'y trouvent publiées comme suit : (...).

L'annexe II de la directive 2016/1629 et ses modifications ne sont pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, la publication de leur référence au Journal Officiel des Communautés Européennes en tenant lieu. (...) » (n° CE : 52.490).

Article 16

À la fin de la disposition sous revue, il est indiqué de préciser que la reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers se fait pour « le territoire du Grand-Duché de Luxembourg ».

Article 17

L'article sous examen 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, 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. À cet égard, le Conseil d'État note 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 examen ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, le Conseil d'État est d'avis qu'il est superfétatoire et demande sa suppression.

Articles 18 à 21

Sans observation.

Article 22

À travers le paragraphe 1^{er}, le ministre se voit conférer le pouvoir d'adopter des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V de la directive pour les bâtiments naviguant sur les voies d'eau des zones 1 et 2 situées sur son territoire. Au paragraphe 4, le ministre obtient la faculté de définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V de la directive pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur les voies d'eau des zones 3 et 4 situées sur leur territoire.

S'agissant d'actes réglementaires, ceux-ci ne sauraient être pris par le ministre. La Constitution, et en particulier ses articles 32, paragraphe 3, et 36, réservent en effet le pouvoir de prendre des règlements au Grand-Duc². 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 doit donc s'opposer formellement au texte sous examen. Il attire par ailleurs l'attention des auteurs du projet de loi sur le fait que le paragraphe 1^{er} comporte des restrictions à la liberté de commerce, réservées de par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution à la loi formelle. En conséquence, pour qu'un règlement grand-ducal puisse être adopté, les principes et points essentiels doivent être définis dans la loi, dans le respect de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Pour ce qui est du paragraphe 5, 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. L'obligation de transposition de telles dispositions existe cependant lorsque la Commission européenne démontre que le respect de la disposition d'une directive qui régit ces relations nécessite l'adoption de mesures de transposition spécifiques dans l'ordre juridique national. Tel n'est pas le cas dans l'hypothèse où la directive édicte

² Arrêt du 6 mars 1998, n° 1/98, et arrêts du 18 décembre 1998, n°s 4/98, 5/98 et 6/98 (Mém. A n° 19 du 18 mars 1998, p. 254 et n° 2 du 18 janvier 1999, pp. 15, 16, 17).

des obligations d'information non équivoques à la charge de l'autorité compétente dans chaque État membre, de telle sorte que ladite autorité est tenue de les appliquer. Il en est par exemple ainsi de l'obligation imposée aux États membres d'établir périodiquement un rapport sur l'application des dispositions nationales prises en vertu d'une directive et d'adresser celui-ci à la Commission européenne afin qu'elle puisse contrôler le respect de la directive par les États membres.³ Par conséquent, le Conseil d'État demande de supprimer le paragraphe 5.

Article 23

En ce qui concerne les paragraphes 1^{er} et 2, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement pour les motifs exposés à l'endroit de l'examen des paragraphes 1^{er} et 4 de l'article 22 du projet sous examen. 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 sous avis, 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.

Articles 24 et 25

Le Conseil d'État tient à relever 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 exécutifs et la manière de les arrêter. Partant, les paragraphes 1^{ers} des deux articles sous revue sont à omettre et il convient dès lors de spécifier aux paragraphes 2 des deux articles sous revue les dérogations et reconnaissances d'équivalence applicables.

Articles 26 et 27

Sans observation.

Article 28

Conformément aux observations préliminaires faites par le Conseil d'État, cet article est à reformuler.

Article 29

L'article sous examen prévoit le traitement des données AIS (*Automatic Identification System*) par le service de la navigation. Il tient compte du fait que l'usage des services d'information fluviale s'appuie sur l'obligation introduite pour les bâtiments sur la Moselle d'être équipés d'un appareil AIS Intérieur (qui doit fonctionner en permanence et dont les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi) et d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, relié à l'appareil AIS Intérieur. À cet égard, le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées à l'endroit de l'article 17. Étant donné que l'article sous examen ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, le Conseil d'État est d'avis qu'il est superfétatoire et demande sa suppression.

Articles 30 à 32

Sans observation.

*

³ C.J.U.E., arrêt du 20 novembre 2003, *Commission c/ République française*, aff. C-296/01, points 92 et 98.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

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. À titre d'exemple, l'intitulé du chapitre 1^{er} se lira comme suit :

« Chapitre 1^{er} – Champ d'application, définitions et zones de voies d'eau ».

Les tirets sont à remplacer par des numérotations simples (1°, 2°, 3°, ...). En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures.

Il y a lieu d'insérer le terme « modifiée » entre la nature et la date de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, étant donné que celle-ci a déjà fait l'objet de plusieurs modifications depuis son entrée en vigueur.

Il n'est pas indiqué de faire figurer des abréviations ou de mettre des termes ou des références entre parenthèses dans le dispositif.

Il convient d'écrire « Convention révisée pour la navigation du Rhin » avec une lettre « c » initiale majuscule, de même que « Union européenne ». Les termes « État membre » et « États membres » s'écrivent sans trait d'union.

Lorsqu'on se réfère à des lettres alphabétiques dans le cadre d'énumérations, il convient de renvoyer à la « lettre a) » et non pas au « point a) ».

Les références aux dispositions figurant dans le dispositif se font en principe sans rappeler qu'il s'agit « de la présente loi » ou « du présent article ».

Intitulé

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. De ce qui précède, l'intitulé se lira comme suit :

« Projet de loi

1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et

2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ».

Article 2

Le Conseil d'État recommande de revoir la subdivision de l'article sous avis pour lire :

« Art. 2. Champ d'application

La présente loi s'applique aux bâtiments suivants :

1° aux bateaux d'une longueur [...] ;

2° aux bateaux dont le produit longueur [...] ;

3° aux remorqueurs et pousseurs [...] ;

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 [...] ;

- b) dans le cas des navires de mer [...] ;
- c) dans le cas de bateaux à passagers [...] ; ou
- d) dans le cas de bateaux de plaisance [...]. »

Au paragraphe 2, lettre c), sous ii), premier et deuxième tirets (alinéa 2, point 3°, lettres a) et b), selon le Conseil d'État, il convient d'écrire « Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer » et « Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge » avec une lettre initiale majuscule à « Convention ». Par ailleurs, il est indiqué d'écrire « Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ».

Toujours au paragraphe 2, lettre c), sous ii), troisième tiret (alinéa 2, point 3°, lettre c), selon le Conseil d'État la référence à une directive doit comporter l'intitulé complet de l'acte tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne, pour lire :

« 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 ».

Article 3

Les dispositions relatives aux définitions sont à rédiger comme suit :

« Art. 3. Définitions

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

- 1° « bâtiment » : un bateau [...] ;
- 2° « bateau » : un bateau [...] ;
- 3° « bateau de navigation intérieure » : un bateau destiné [...] ;
[...]. »

À la lettre q), il y a lieu de mentionner l'intitulé complet de la directive, tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne, pour lire :

« 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. »

Article 4

Il est indiqué de subdiviser et de reformuler l'article sous avis comme suit :

« Art. 4. Classification des voies d'eau intérieures

Pour l'application de la présente loi, [...] :

- 1° zones 1 à 4 :
 - a) zones 1 et 2 : [...] ;
 - b) zone 3 : [...] ;
 - c) zone 4 ; [...].
- 2° zone R : [...]. »

À la lettre a), sous iii), il y a lieu de supprimer le terme « présente ».

Article 6

Au paragraphe 1^{er}, il convient d'écrire « le ministre ayant les Transports dans ses attributions » avec une lettre initiale majuscule à « Transports ».

Au paragraphe 4, la référence à une directive doit comporter l'intitulé complet de l'acte tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne, pour lire :

« directive du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (82/714/CEE) ».

Article 7

À l'alinéa 1^{er}, il est indiqué d'écrire « Grand-Duché de Luxembourg ».

À la lettre b), il y a lieu de supprimer le terme « présente ».

Article 9

Le paragraphe 3 est à introduire par le chiffre « 3 » entouré de parenthèses.

Article 17

Les auteurs renvoient à plusieurs endroits « à l'article 17, paragraphe [...], points [...] et [...], du présent article ». Ce procédé est à revoir, étant donné qu'il est superfétatoire de renvoyer à l'article 17 et de préciser qu'il s'agit « du présent article ». Un simple renvoi « au paragraphe [...], points [...] et [...] » est suffisant.

Au paragraphe 3, le Conseil d'État constate que les auteurs se réfèrent à l'article 3, 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 au lieu de l'article 2, lettre (n), de la loi précitée du 2 août 2002.

Au paragraphe 4, point 4, le Conseil d'État rappelle qu'il y a lieu d'insérer le terme « modifiée » entre la nature et la date de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, étant donné que celle-ci a déjà fait l'objet de plusieurs modifications depuis son entrée en vigueur.

Au paragraphe 6, il faut remplacer le terme « respectivement » par celui de « et ».

Article 19

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il convient de noter que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne. Partant, il y a lieu de citer l'intitulé complet du règlement européen dont question pour lire :

« 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) ».

Au paragraphe 3, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « règlement (UE) 2016/679 précité », vu qu'il a déjà été fait mention de l'intitulé complet du règlement européen en question.

Article 20

Au paragraphe 3, il faut laisser une espace entre les termes « dans ses missions » et « Un règlement ».

Article 22

Au paragraphe 6, il est indiqué d'écrire « des paragraphes 1^{er} à 4 ».

Article 23

Au paragraphe 1^{er}, à la phrase introductive, il y a lieu de supprimer le terme « présente ».

Article 26

À l'alinéa 1^{er}, il est indiqué d'écrire « des articles 5 à 14, 18, 20 et 21 ».

Article 27

L'intitulé de l'article sous examen est à rédiger comme suit :

« **Art. 27. Dispositions financières** ».

À l'alinéa 1^{er}, il y a lieu d'écrire « 200 euros ».

À l'alinéa 2, il convient d'écrire « 100 euros ».

À l'alinéa 3, il est indiqué d'écrire « 50 euros ».

Article 29

Il est indiqué de libeller l'intitulé de l'article sous avis de la manière qui suit :

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

Par ailleurs, le Conseil d'État signale qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité ou d'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. Le texte de l'article commence dans la même ligne. Lorsqu'il est fait référence à un terme latin ou à des qualificatifs tels que « *bis*, *ter*,... », ceux-ci sont à écrire en caractères italiques. Il y a donc lieu d'écrire :

« Art. *3bis*. (1) Le service est autorisé, [...] ».

Au paragraphe 1^{er}, point 1^o, lettre k), de l'article *3bis* à insérer, il faut écrire « règlement de police pour la navigation de la Moselle ».

Au paragraphe 5, de l'article *3bis* à insérer, les adverbes « ci-avant », « ci-devant », « ci-après », « ci-dessus » etc. sont à omettre. En effet, l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure pourrait avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Toujours au paragraphe 5, la référence à un règlement européen doit comporter l'intitulé complet de l'acte tel que publié au Journal officiel de l'Union européenne, pour lire :

« 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 paragraphe 10, il y a lieu d'ajouter des guillemets fermants à la fin du paragraphe.

Article 30

Il est indiqué de libeller l'intitulé de l'article sous avis de la manière qui suit :

« **Art. 30. Intitulé de citation** ».

Le Conseil d'État constate que le projet de loi sous avis contient deux articles portant le numéro 30. Il y a lieu de renuméroter en conséquence les articles suivants.

Article 30 (31 selon le Conseil d'État)

Par ailleurs, le Conseil d'État ne voit pas l'utilité de déroger aux règles de droit commun en matière de publication prévues à l'article 4 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la publication du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Partant, il y a lieu de reformuler l'article relatif à la mise en vigueur comme suit :

« **Art. 31. Entrée en vigueur**

L'article 19 entre en vigueur le 25 mai 2018. »

Article 31

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.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 12 juin 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

7243/02

N° 7243²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

portant

- a) **fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et**
- b) **modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal – portant exécution de la loi fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; – modifiant le règlement grand-ducal modifié du 12 décembre 2002 portant application de la directive 76/135/CEE du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure telle qu'elle a été modifiée par la directive du 23 novembre 1978 ; et – abrogeant le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure

(22.11.2017)

CONCERNANT LE PROJET DE LOI

- a) **fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer en droit luxembourgeois 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 (ci-après la « Directive 2016/1629 »), devant être transposée par les Etats membres pour le 7 octobre 2018 au plus tard.

La Directive 2016/1629 a pour objectif d'instaurer des 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, permettant ainsi de garantir un niveau de sécurité uniforme dans toute l'Union européenne.

Dans le cadre de la transposition de la Directive 2016/1629, le projet de loi sous avis dispose que les « *certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure* » seront délivrés par le ministre ayant les transports dans ses attributions, à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment concerné afin de vérifier que ce dernier est conforme aux prescriptions techniques prévues aux annexes II et V de la Directive 2016/1629. Le présent projet de loi règle également les questions de renouvellement, de remplacement et de prorogation de ces certificats.

Le projet de loi sous avis procède également à la création 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 projet de loi sous avis détermine encore les règles relatives à l'exécution des visites techniques qui seront effectuées par la commission de visite instituée par le présent projet de loi, ainsi que les sanctions en cas de manquement.

Finalement, le présent projet de loi insère un article 3bis au sein de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, autorisant ce dernier, 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, à collecter et à traiter un certain nombre d'informations. Cette innovation, qui ne figure pas dans la Directive 2016/1629, est introduite afin de permettre au service de la navigation de collecter et de traiter les données mises à sa disposition par le système AIS (Automatic Identification System) dont les bateaux doivent désormais être obligatoirement équipés sur la Moselle.

La Chambre de Commerce relève que le présent projet de loi procède dans l'ensemble à une transposition fidèle de la Directive 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.

*

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Concernant l'article 16 du projet de loi

L'article 16 du projet de loi sous avis est libellé comme suit : « *En attendant l'entrée en vigueur d'accords de reconnaissance mutuelle des certificats de navigation entre l'Union et des pays tiers, le ministre peut reconnaître les certificats de navigation des bâtiments de pays tiers pour la navigation sur le territoire de cet Etat membre* ».

Ledit article transpose l'article 16 de la Directive 2016/1629.

La Chambre de Commerce relève une erreur de transposition, alors que pour permettre aux dispositions de l'article 16 du présent projet de loi de produire leurs effets, l'expression « *sur le territoire de cet Etat membre* » devrait être remplacée par l'expression « *sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg* ».

Concernant l'article 17 du projet de loi

La Chambre de Commerce relève au paragraphe 4 de l'article 17 du projet de loi sous avis qu'il est à de nombreuses reprises fait référence aux dispositions des paragraphes précédents du même article au moyen de l'expression suivante : « *à l'article 17, paragraphe (x) du présent article* ».

La Chambre de Commerce suggère de modifier chacune de ces références par l'expression : « **au paragraphe (x) du présent article** ».

La Chambre de Commerce relève également au paragraphe 4, point 3. du présent article, qu'il est erronément fait référence au « *fichier exploité par le ministre ayant l'enregistrement et des domaines dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg* ».

La Chambre de Commerce suggère par conséquent de compléter le libellé du paragraphe 4, point 3 de l'article 17 du projet de loi comme suit : « *fichier exploité par le ministre ayant **l'administration de l'enregistrement et des domaines** dans ses attributions renseignant sur les bateaux immatriculés au Luxembourg* ».

Concernant l'article 19 paragraphe 3 du projet de loi

La Chambre de Commerce relève que la dernière phrase de l'article 19 paragraphe 3 du projet de loi sous avis, qui transpose l'article 19 paragraphe 4 de la Directive 2016/1629, est libellée comme suit : « *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 cet Etat membre* ».

La Chambre de Commerce constate une erreur de transposition, alors que pour permettre aux dispositions de l'article 19 paragraphe 3 du présent projet de loi de produire leurs effets, l'expression « *par l'autorité compétente de cet Etat membre* » devrait être remplacée par l'expression « **le ministre** ».

Concernant les articles 22 et 23 du projet de loi

Les articles 22 et 23 du projet de loi sous avis transposent les articles 23 et 24 de la Directive 2016/1629, lesquels prévoient que les Etats membres peuvent (i) adopter des prescriptions techniques modifiées pour certaines zones et (ii) prévoir des dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments.

Or, la Chambre de Commerce constate que les articles 22 et 23 du présent projet de loi prévoient de conférer les facultés d'adopter des prescriptions techniques modifiées pour certaines zones au ministre et d'autoriser ce dernier à adopter des dérogations pour certaines catégories de bâtiments.

A la lecture de ces articles, et notamment de l'article 23 paragraphe 2, la Chambre de Commerce s'interroge quant à la forme selon laquelle le ministre pourra déroger aux dispositions d'une loi, ainsi que quant à la conformité de cette façon de procéder avec le respect du principe de la hiérarchie des normes.

De l'avis de la Chambre de Commerce, dans un souci de sécurité juridique, il aurait été préférable de fixer les prescriptions techniques modifiées pour certaines zones ainsi que de prévoir les éventuelles dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments directement dans le présent projet de loi.

En outre, la Chambre de Commerce relève une erreur de transposition au paragraphe 1^{er} de l'article 23 du projet de loi et propose d'en modifier le libellé comme suit : « Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, le ministre peut autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente **directive loi** en ce qui concerne : ».

Concernant l'article 28 du projet de loi

L'article 28 du présent projet de loi est libellé comme suit : « *Les annexes I, II, III, IV et IV de la directive s'appliquent.* »

La Chambre de Commerce relève une erreur matérielle alors que l'annexe IV est mentionnée à deux reprises. Elle constate également que la Directive 2016/1629 contient cinq annexes contenant des dispositions contraignantes pour les Etats membres, l'annexe VI ne concernant que la Commission européenne et l'annexe VII étant constituée d'un tableau de correspondance entre les dispositions de la Directive 2016/1629 et celles de la directive 2006/87/CE.

Par conséquent, la Chambre de Commerce propose de modifier le libellé de l'article 28 comme suit : « *Les annexes I, II, III, IV, et ~~IV~~ V de la directive s'appliquent.* »

Concernant l'article 29 du projet de loi

La Chambre de Commerce relève une erreur matérielle au paragraphe 6 de l'article 3bis introduit dans la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation par l'article 29 du projet de loi sous avis, qui est à modifier comme suit : « *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 du présent article 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.* »

Concernant l'article 30 du projet de loi

L'article 30 du projet de loi sous avis prévoit que la future loi entrera en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

La Chambre de Commerce rappelle que l'article 37 de la Directive 2016/1629 dispose que les Etats membres devront transposer ladite directive pour le 7 octobre 2018 au plus tard et que ces dispositions « *s'appliquent à compter de cette date* ».

Dans un souci de coordination et de sécurité juridique, la Chambre de Commerce est par conséquent d'avis qu'il convient de prévoir expressément une entrée en vigueur du présent projet de loi pour le 7 octobre 2018.

En outre, la Chambre de Commerce attire l'attention des auteurs sur le fait qu'il conviendra de veiller à ce que l'abrogation du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure soit concomitante à l'entrée en vigueur du présent projet de loi. La Chambre de Commerce relève d'ailleurs avec satisfaction que le projet de règlement grand-ducal portant exécution du présent projet de loi prévoit en son article 11 l'abrogation du règle-

ment grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure avec effet au 7 octobre 2018.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis sous réserve de la prise en considération de ses observations.

*

CONCERNANT LE PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

a) portant exécution de la loi du ... fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, b) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 12 décembre 2002 portant application de la directive 76/135/CEE du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure telle qu'elle a été modifiée par la directive du 23 novembre 1978 ; et c) abrogeant le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure

Le projet de règlement grand-ducal sous avis constitue le règlement d'exécution du projet de loi avisé ci-dessus. Il procède également à la transposition de certaines dispositions de la Directive 2016/1629.

Le projet de règlement grand-ducal reprend notamment l'ensemble des dispositions du règlement ministériel du 31 mars 2004 instituant une commission de visite. Cette commission a pour mission d'effectuer et de faire effectuer les contrôles et visites des bateaux relatifs à la délivrance et au renouvellement des certificats de navigation.

Le présent projet de règlement grand-ducal abroge également le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et procède à la transposition des articles 28, 29, 30, 36 et 38 de la Directive 2016/1629.

Consécutivement à l'abrogation du règlement grand-ducal du 23 mars 2010, le présent projet de règlement grand-ducal prévoit également certaines dispositions transitoires afin de permettre aux documents d'ores et déjà émis en vertu du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure de demeurer valables jusqu'à leur date d'expiration.

*

REMARQUE PRELIMINAIRE

La Chambre de Commerce relève une erreur matérielle dans la numérotation des chapitres du présent projet de règlement grand-ducal.

En effet, le chapitre consacré aux dispositions modificatives est à numéroter « *chapitre III* » et non pas « *chapitre II* ».

Les chapitres subséquents doivent également être renumérotés en conséquence.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 8 du projet de règlement grand-ducal

L'article 8 du projet de règlement grand-ducal sous avis transpose les dispositions de l'article 29 de la Directive 2016/1629.

Ledit article est inséré au sein d'un chapitre II consacré aux dispositions transitoires.

La Chambre de Commerce est cependant d'avis que les dispositions de l'article 8 qui contiennent des mesures dérogatoires spécifiques aux bâtiments jusqu'alors exclus du champ d'application du règlement grand-ducal du 23 mars 2010, ne constituent pas des mesures transitoires et devraient dès lors être insérées dans un autre chapitre du présent projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce relève également que les paragraphes 1^{er}, 2 et 3 de l'article 8 du projet de règlement grand-ducal sous avis font référence aux « *annexes II et V du présent règlement* ». Or, aux yeux de la Chambre de Commerce, il s'agit vraisemblablement d'une erreur de transposition alors que ce sont les annexes de la Directive 2016/1629 qui sont ici visées et que ces annexes ne font aucunement partie du présent projet de règlement grand-ducal. Il convient dès lors de modifier les paragraphes concernés en conséquence.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis sous réserve de la prise en considération de ses observations.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/03

N° 7243³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et

2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (23.7.2018).....	1
2) Texte coordonné.....	4

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(23.7.2018)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2018.

Je vous joins, à titre indicatif, d'une part, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données du 19 mai 2017 sur l'avant-projet de loi sous rubrique et, d'autre part, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés, ainsi que des propositions du Conseil d'État que la Commission a faites siennes.

*

Amendement 1 portant sur l'article 22

L'article 22 amendé est libellé 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 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.

Commentaire de l'amendement 1

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 du Développement durable 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.

*

Amendement 2 portant sur l'article 23

L'article 23 amendé est libellé comme suit :

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.

Commentaire de l'amendement 2

De la même manière que pour l'amendement 1 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.

*

Amendement 3 portant sur les articles 24 et 25

Les articles 24 et 25 amendés sont libellés 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.

Commentaire de l'amendement 3

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

*

Amendement 4 portant sur l'article 31 initial

L'article 31 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 4

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.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'État sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Premier Ministre, Ministre d'État, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,

Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

(Les suggestions du Conseil d'État que la Commission a faites siennes sont soulignées. Les amendements sont soulignés et en gras)

PROJET DE LOI

1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et

2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

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, 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 pousse ;
- 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 présente directive ;
- 2° zone R : les voies d'eau visées à la lettre a) 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 ~~de la présente loi~~ 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 ~~de la présente loi~~ est vérifiée soit à l'occasion des visites techniques prévues au paragraphe 5 ~~du présent article~~ 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 présente 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 de la présente loi.

(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 de la présente loi bénéficient d'une dérogation 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, 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 de la présente loi, 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 de la présente loi.

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 la 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 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'arti-

san, 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.

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} du présent article 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 du présent article. 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 la présente loi, 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} du présent article 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 ~~de la présente loi~~ 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 ~~du présent article~~. 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'elles 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} ~~du présent article~~ 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} ~~du présent article~~ 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 ~~de la présente loi~~ 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) 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.

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.

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 ~~de la présente loi~~ 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 ~~du présent article~~ 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 ~~du présent article~~. 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 3bis libellé comme suit :

« Art. 3bis. (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, affrèteur, 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 ~~ci-après~~, 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 ~~du présent article~~ pour la poursuite d'infractions lié 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 ~~du présent article~~.

(8) Les données personnelles visées aux paragraphes 1^{er} à 4 ~~du présent article~~ 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 ~~du présent article~~ 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. 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 ».

Art. 31. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg à l'exception de l'article 19 qui entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg mais au plus tôt le 25 mai 2018.

Art. 32. Formule exécutoire

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi qui sera publiée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/04

N° 7243⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et****2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(25.9.2018)

Par dépêche du 23 juillet 2018, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État quatre amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du développement durable lors de sa réunion du 19 juillet 2018.

Au texte des amendements étaient joints un commentaire pour chacun des amendements ainsi qu'un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des députés et reprenant des propositions de texte émises par le Conseil d'État dans son avis du 12 juin 2018.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS*Amendement 1*

L'article en projet dans sa teneur initiale avait été critiqué par le Conseil d'État 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 résulte des commentaires que les auteurs entendent 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 l'intention des auteurs, 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. [...] ».

Amendement 2

Le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'amendement 1 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 exclusive-

ment 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. »

Amendements 3 et 4

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Lorsqu'on se réfère au premier paragraphe, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour lire « paragraphe 1^{er} ».

Il y a lieu d'écrire « Convention révisée pour la navigation du Rhin » avec une lettre « c » majuscule de manière uniforme à travers le dispositif de la loi en projet.

Amendement 2

Au paragraphe 1^{er}, il convient de faire référence à la « présente loi ».

Amendement 3

À l'article 24, il convient d'insérer une virgule à la suite des termes « paragraphe 1^{er} ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 17 votants, le 25 septembre 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

7243/05

N° 7243⁵

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

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics

- | | |
|---|---|
| 1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (11.1.2019)..... | 1 |
| 2) Texte coordonné..... | 3 |

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(11.1.2019)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une observation relative à l'intitulé ainsi qu'un amendement au projet de loi mentionné sous rubrique adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics lors de sa réunion du 10 janvier 2019.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant l'amendement proposé (figurant en caractères gras) et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes (figurant en caractères soulignés).

*

I. INTITULE DU PROJET DE LOI

Comme suite logique résultant de la proposition d'amendement exposée ci-dessous, la commission propose 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** »

*

II. AMENDEMENT

La commission propose 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 ». »

Commentaire de l'amendement

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.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser dans un délai rapproché par le Conseil d'État l'amendement ainsi que l'observation exposés ci-avant vu que le projet de loi est censé être soumis au vote de la Chambre des Députés dans les meilleurs délais, étant donné que le délai de transposition pour la Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 était le 7 octobre 2018.

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**,
les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés.)

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 conformité 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 de 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 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'arti-

san, 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) ~~Le ministre~~ 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 ~~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^{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) 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.

(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 3bis libellé comme suit :

« Art. 3bis. (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. 30. 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 ».

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/06

N° 7243⁶

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

* * *

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(16.1.2018)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a procédé à la rectification de quelques erreurs matérielles qui se sont glissées *ab initio* dans le projet de loi :

(i) L'article 3, première phrase du projet de loi est à lire comme suit :

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

(ii) L'article 3, point 5 du projet de loi est à lire comme suit :

« 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi pousse poussé ; »

(iii) L'article 3, point 16 du projet de loi est à lire comme suit :

« 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 ; »

(iv) L'article 4, point 2 du projet de loi est à lire comme suit :

« 2° zone R : les voies d'eau visées à la lettre a) 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.

(v) L'article 5, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (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. »

(vi) L'article 15, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (1) Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union européenne pour bateaux de la 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. »

(vii) L'article 17, paragraphe 2, point f du projet de loi est à lire comme suit :

« f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États-membres de l'Union européenne ; »

(viii) L'article 17, paragraphe 4, point 4 du projet de loi est à lire comme suit :

- « 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 ; »

(ix) L'article 17, paragraphe 2, point f du projet de loi est à lire comme suit :

- « f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États-membres de l'Union européenne ; »

(x) L'article 17, paragraphe 8 du projet de loi est à lire comme suit :

- « (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 ; »

(xi) L'article 21, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

- « (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'elles ils ont fixé. »

(xii) L'article 28 du projet de loi est à lire comme suit :

- « 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. »

(xiii) L'article 29, paragraphe 1^{er}, point 1^{er}, point c, du projet de loi est à lire comme suit :

- « c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Sstandard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

(xiv) L'article 29, paragraphe 1^{er}, point 4 du projet de loi est à lire comme suit :

- « 4. Données de cargaison du bateau, dont le type de produit chargé, Code HS, port de chargement, Port 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. »

(xv) L'article 29, paragraphe 6, du projet de loi est à lire comme suit :

- « (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. »

*

Copie de la présente est adressée pour information à Monsieur Xavier Bettel, Premier Ministre, Ministre d'État, à Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, et à Monsieur Marc Hansen, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/07

N° 7243⁷**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**

* * *

**DEPECHE DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(17.1.2019)

Monsieur le Président,

Me référant à votre lettre datée du 16 janvier 2019 concernant le projet de loi élargé, j'ai l'honneur de vous informer que le Conseil d'État marque son accord au redressement des erreurs matérielles à l'endroit des articles 3, 4, 5, 15, 17, 21, 28 et 29, à l'exception des redressements relatifs aux termes « États membres ». En effet, il y a lieu d'écrire « État membre » ou « États membres » sans trait d'union, et ce, dans l'ensemble du dispositif de la loi en projet élargée.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le Président du Conseil d'État,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/08

N° 7243⁸**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**

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(22.1.2019)

Par dépêche du 11 janvier 2019, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une observation relative à l'intitulé ainsi qu'un amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 10 janvier 2019.

Au texte de l'amendement était joint un texte coordonné du projet de loi sous rubrique reprenant l'amendement proposé, figurant en caractères gras, ainsi que les propositions de texte émises par le Conseil d'État dans son avis du 25 septembre 2018 et que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE

Le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

*

OBSERVATION D'ORDRE LEGISTIQUE*Amendement unique*

Le deux-points à la fin de l'intitulé de l'article 30 à insérer est à omettre.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 22 janvier 2019.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243/09

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 superfétatoire 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 PROPOSÉ 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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7243

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 29/01/2019 16:58:25	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7243 Prescri. tech. des bateaux	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7243	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	57	0	0	57
Procuration:	3	0	0	3
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt Nancy	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mischo Georges	Oui	(Mme Arendt Nancy)
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
Mme Reding Viviane	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui	(Mme Adehm Diane)	M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	

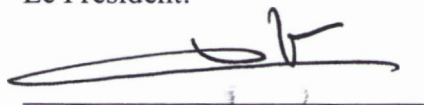
DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		M. Colabianchi Frank	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	

déi gréng					
M. Back Carlo	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
M. Hansen- Marc	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui	(M. Kox Henri)	M. Margue Charles	Oui	
M. Traversini Roberto	Oui				

déi Lénk					
M. Baum Marc	Oui		M. Wagner David	Oui	

groupe technique					
M. Clement Sven-Piraten	Oui		M. Engelen Jeff-ADR	Oui	
M. Gibéryen Gast-ADR	Oui		M. Goergen Marc-Piraten	Oui	
M. Kartheiser Fernand-ADR	Oui		M. Reding Roy-ADR	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:

7243 - Dossier consolidé : 178

7243/10

N° 7243¹⁰**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**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(5.2.2019)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 29 janvier 2019 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

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**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 29 janvier 2019 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 12 juin 2018, 25 septembre 2018 et 22 janvier 2019 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 5 février 2019.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président du Conseil d'État,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

02



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 24 janvier 2019

Ordre du jour :

1. 7243 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
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. Présentation du volet « Travaux publics » du programme gouvernemental
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Tom Weisgerber, M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7243 **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**

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Le texte de l'amendement unique n'appelle pas d'observation quant au fond de la part du Conseil d'État.

La commission en prend note.

Au niveau des observations d'ordre légistique, la Haute Corporation note que le deux-points à la fin de l'intitulé de l'article 30 à insérer est à omettre.

La commission décide de reprendre cette proposition du Conseil d'État.

À la question d'un membre du groupe politique CSV de savoir à partir de quel tonnage d'un navire le présent projet de loi s'applique, le représentant du ministère précise que sont visés les navires à partir de 100 mètres cubes. Il est encore confirmé que les bateaux de plaisance sont exclus du champ d'application du présent projet de loi.

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission.

La commission propose à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

2. **Présentation du volet « Travaux publics » du programme gouvernemental**

Monsieur le Ministre procède à la présentation du volet « Travaux publics » du programme gouvernemental pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à la présentation PowerPoint distribuée aux membres de la commission séance tenante.

Suivant la stratégie Modu 2.0, l'État est un acteur de la mobilité et par son choix des investissements dans les infrastructures de transport, l'État oriente l'évolution de la mobilité en vue d'atteindre l'objectif d'une réduction de la congestion aux heures de pointe.

Dans cet ordre d'idées, d'autres projets sont encore prévus, à savoir :

- Des réflexions sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme bande de covoiturage, comme tel sera prochainement le cas en Belgique entre Arlon et le poste frontière de Sterpenich, sont menées. Plus particulièrement, est examinée la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme voie additionnelle aux heures de pointe

- Sera également analysée l'installation de systèmes intelligents augmentant le nombre de voies dans une direction et le réduisant dans l'autre sens en fonction du trafic (il s'agit en l'occurrence d'un projet concernant la route d'Esch).
- Au niveau de la promotion de la mobilité douce, un projet de loi relatif au réseau national de pistes cyclables prévoit une densification du réseau cyclable national (600 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires).
- Davantage de corridors pour les lignes d'autobus seront prévus. D'ailleurs il est prévu de remplacer les bus actuels par des bus électriques d'ici 2030.
- Le projet d'extension du tramway sera poursuivi.

La commission se voit également présenter une liste non exhaustive de projets prioritaires et profitant de couloirs ou zones réservés par le plan PST, ainsi que les projets dont l'ordre de priorité sera modifié. Il va de soi que le volume de financement augmentera également. Un programme d'investissement ambitieux sera réalisé et les projets d'infrastructure seront mis en œuvre plus rapidement qu'initialement prévu.

En ce qui concerne plus particulièrement le suivi financier des grands projets d'investissement du fonds des routes et afin d'arriver à une gestion financière performante en la matière, un audit externe des outils informatiques en service auprès de l'Administration des ponts et chaussées sera réalisé en vue de mettre en place une solution informatique permettant d'avoir une vue globale sur l'état financier des projets et une meilleure estimation de leur coût prévisionnel.

Dans ce contexte, une analyse et une comparaison des projets suivant leur coût-bénéfice intégral pour l'économie globale (analyse coût-bénéfice pour la mobilité) seront effectuées.

Des réflexions en vue de l'optimisation de la performance de la planification et de la rapidité d'exécution sont également menées. À titre d'exemple est cité le projet du pôle d'échange « Stäreplaz », construit et réalisé dans un délai de 4 mois seulement. Les travaux ont été effectués en faisant les trois-huit (par 3 équipes) et en travaillant même pendant les samedis et dimanches.

L'Administration des ponts et chaussées sera réformée.

Conjointement avec le ministère ayant les Finances dans ses attributions, les attributions des différentes entités étatiques dans le domaine de la gestion des terrains et des immeubles de l'État seront clarifiées et, le cas échéant, modifiées avec comme objectif prioritaire d'assurer la disponibilité en temps utile des terrains requis pour la réalisation des projets d'infrastructure prioritaires. En parallèle, il est prévu de conférer l'utilité publique à tous les projets de construction figurant dans les lois budgétaires, par l'intégration d'un article spécifique en ce sens, afin de pouvoir recourir dans la phase de planification à l'outil de l'expropriation, en cas de nécessité absolue.

Au niveau des bâtiments publics, il importe notamment de garantir une assistance en matière de marchés publics. Il est prévu d'instaurer un « Centre de compétences et d'assistance - marchés publics » afin de pouvoir répondre aux diverses exigences de la Commission européenne en matière de Gouvernance des marchés publics.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est des couloirs de bus, M. Yves Cruchten demande de recevoir une carte avec tous les couloirs actuels respectivement une liste énumérant tous les couloirs existants et ceux qui sont planifiés. Monsieur le Ministre propose d'aborder ce sujet au cours d'une prochaine réunion, ce qui lui permettra de fournir les données et explications requises.

En ce qui concerne le Park and Ride transfrontalier prévu à Stockem-Arlon, Monsieur le Ministre, tout en estimant qu'il s'agit d'un projet important qui permettrait de faciliter la vie des frontaliers et de désengorger l'autoroute, informe la commission que ledit projet n'avance malheureusement guère pour le moment, ce qui est dû à la bureaucratie en Belgique, ou plutôt à un manque de coordination entre Infrabel, gestionnaire du réseau ferré, et la SNCB, en charge du transport des passagers.

Monsieur Marc Lies et Monsieur Yves Cruchten évoquent la problématique relative aux chantiers routiers de longue durée. Certes les chantiers s'avèrent de plus en plus complexes, mais ils regrettent un certain manque de réactivité sur certains chantiers. Dans ce contexte, ils aimeraient savoir de quels moyens dispose l'État pour faire accélérer les travaux afin de permettre une finalisation des projets dans un délai raisonnable. Peut-être devrait-on envisager une modification de la loi sur les marchés publics ?

Monsieur le Ministre explique que la durée de construction, i.e. des travaux dépend de plusieurs facteurs. Si le non-respect de la date de commencement des travaux respectivement le non-respect du planning d'exécution peuvent actuellement être sanctionnés par des pénalités, il s'est avéré qu'un système de bonus est plus efficace. L'orateur informe dans ce contexte que les grands chantiers qui ont pu avancer rapidement étaient ceux réalisés par des secteurs non liés aux congés collectifs (notamment construction métallique). Monsieur le Ministre estime que l'introduction d'un dispositif temporaire (sur une période de 5 ans) permettant d'accorder les demandes de pouvoir travailler pendant les congés collectifs dans le secteur du bâtiment et du génie civil, permettrait de faire avancer considérablement les grands projets d'infrastructure (perte de 8 à 10 mois actuellement en raison du congé collectif). Le congé collectif diminuerait la capacité de production de façon importante. Des pourparlers en ce sens avec Monsieur le Ministre du Travail sont envisagés.

Pour ce qui est de la mise en place d'un « bus à haut niveau de service » dans la région sud, il a été classé dans l'ordre de priorité 2 et sera par conséquent construit entre 2020 et 2030.

En ce qui concerne la problématique relative à la ponctualité des trains soulevée par M. Marco Schank, Monsieur le Ministre explique que bon nombre de retard existent à l'heure actuelle, qui sont notamment dus à la croissance importante du nombre de passagers au cours des dernières années et aux nombreux chantiers entamés par les CFL.

Pour ce qui est de la gestion du trafic, M. Marco Schank salue les réflexions menées sur des systèmes d'information et de guidage du trafic intelligents sur les autoroutes et les routes nationales très fréquentées et souhaite savoir s'il existe déjà à l'heure actuelle des projets concrets ? La commission est informée qu'un projet est planifié sur la N11 (couloir de bus/ Gonderange-Kirchberg) ainsi qu'un autre sur la route d'Esch.

En ce qui concerne l'implantation de bornes de recharge accélérée/rapide pour les voitures électriques/hybrides, il y a notamment eu des réclamations de quelques garagistes en relation avec l'avancement des travaux du gestionnaire de réseau de distribution d'énergie Creos en charge de l'installation. Monsieur le Ministre relève que ceci tombe dans le domaine de compétence du Ministre de l'Énergie et du Ministre de l'Aménagement du territoire.

Pour ce qui est de la mobilité douce, M. Marc Lies aimerait savoir quels efforts sont envisagés au sud et sud-est de la ville de Luxembourg en vue d'une interconnexion des réseaux cyclables intercommunaux. Il pose encore la question de savoir si, après interconnexion des pistes cyclables communales, ces antennes pourront être intégrées dans le réseau cyclable national ? Actuellement, dans la commune de Hesperange, on est en train de relier 13 km de piste cyclable avec la commune de Contern en vue d'une interconnexion communale. L'orateur se demande si ceci ne constitue pas une opportunité pour intégrer cette piste dans le réseau national (sachant que les subventions étatiques pour des projets de pistes cyclables peuvent s'élever jusqu'à 30% du coût de l'investissement et nationaux peuvent s'élever jusqu'à 100%).

Monsieur le Ministre salue de tels projets et initiatives. Il s'exprime en faveur d'une intégration d'une telle interconnexion entre deux communes dans le réseau cyclable national. Il informe en outre que le système des aides pour les communes sera facilité.

Pour ce qui est du raccordement de la zone logistique de Contern au réseau autoroutier (qui est passé du rang de priorité 3 au rang de priorité 2), M. Marc Lies souhaite avoir des renseignements supplémentaires concernant l'avancement du projet de transformation du rond-point Sandweiler en un rond-point « turbo », respectivement des travaux sur le CR 230 entre le rond-point Sandweiler et la zone d'activité de Contern. Monsieur le Ministre informe que le projet est en cours. Il y est également prévu de construire un couloir pour bus et une piste cyclable. Cet échangeur a notamment un but logistique.

Pour ce qui est du module sud de la nouvelle N3, M. Marc Lies souligne que le contournement Alzingen/Hesperange est vital tant pour la commune de Hesperange que pour les communes voisines. Il renvoie à cet égard à la question parlementaire n°0135 du 20 décembre 2018 par laquelle l'orateur et Mme Diane Adehm ont entre autres voulu savoir quelles mesures concrètes sont envisagées par le Gouvernement pour limiter le trafic dans la commune de Hesperange ; suite au courrier du 10 octobre 2018 de Madame la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable adressé à certaines communes, invitant ces dernières à mettre en œuvre, le cas échéant avec les autorités étatiques, des mesures locales dans les communes concernées afin de réduire l'impact du trafic routier en général et

celui des voitures diesel en particulier. Dans sa réponse du 29 janvier 2019 Madame la Ministre a estimé qu'une réduction du trafic routier en général et celui des voitures diesel en particulier va de pair avec le développement du transport public. M. Marc Lies salue l'annonce de Monsieur le Ministre que les consultations publiques pour le projet de contournement Alzingen/Hesperange, annoncées initialement pour 2017/2018, seront finalement lancées au cours du premier semestre 2019.

M. Max Hahn salue la mise en place et la coordination d'une stratégie concrète en matière de constructions publiques par une « cellule de compétence pour la construction durable et l'économie circulaire » qui sera établie au sein du Ministère ayant les Travaux publics dans ses attributions. L'orateur estime que l'on devrait davantage soutenir les communes de petite et moyenne taille pour leur donner les moyens d'agir de façon plus proactive. Monsieur le Ministre estime qu'une solution à ce problème consistera dans une augmentation du personnel. Il informe qu'il est également planifié d'intégrer le Verkéiersverbond, un établissement public, au Ministère ayant la Mobilité dans ses attributions

Pour ce qui est des panneaux « pas de salage » installés à plusieurs endroits dans les cantons de Remich, Mersch, Luxembourg et Wiltz (des panneaux de type C2), ceci a de nouveau suscité des inquiétudes voire une polémique au Luxembourg cet hiver. Monsieur le Ministre informe qu'une solution est en train d'être recherchée au sein de l'Administration des ponts et chaussées.

À la question de M. Aly Kaes concernant l'avancement des travaux de sécurisation de la N7 (notamment direction Wämperhaart), Monsieur le Ministre informe que ces travaux se dérouleront en quatre étapes. (Élargissement de la route, modification des échangeurs / suppression des tracés pour obliquer à gauche, ajout de glissières de sécurité et de bandes d'arrêt d'urgence, 2 contournements). Pour Monsieur le Ministre le projet occupe un rang de priorité 1.

M. Dan Biancalana souhaite recevoir des informations supplémentaires concernant la réforme de l'Administration des ponts et chaussées, notamment pour ce qui est de l'élaboration et de l'exécution des dossiers, procédures qui prennent parfois un temps considérable. Monsieur le Ministre précise que la réforme comporte deux volets, à savoir un volet budgétaire et l'introduction d'un nouveau système de procédure pour l'élaboration et l'exécution des projets.

À une question afférente de M. Félix Eischen, Monsieur le Ministre confirme la construction d'un Park and Ride à Capellen, dont l'emplacement exact n'est cependant pas encore connu. Un concept général pour la commune de Mamer est en cours d'élaboration.

Monsieur le Ministre estime que la mobilité électrique aura un avenir prometteur tout en se montrant ouvert à d'autres nouvelles sources d'énergie, dont notamment l'hydrogène, destiné à être utilisé en tant que carburant pour les camions. Un problème qui reste encore à résoudre est la fixation d'un prix adéquat pour la vente de ce carburant.

3. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back

01



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 10 janvier 2019

Ordre du jour :

1. Présentation des volets mobilité et travaux publics du programme gouvernemental
2. 7243 Projet de loi
1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Gilles Baum, M. François Benoy, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Marc Angel remplaçant M. Yves Cruchten

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Félicie Weycker, M. Tom Weisgerber, M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Yves Cruchten, M. Félix Eischen

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

2. 7243 **Projet de loi**
1° fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
2° modifiant la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

Pour des raisons d'organisation, les deux premiers points à l'ordre du jour sont inversés.

Le Président de la commission, Monsieur Carlo Back, est désigné rapporteur du projet de loi sous examen.

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 25 septembre 2018

Amendement 1

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.

Amendement 2

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2018, le Conseil d'État renvoie à son observation formulée à l'endroit de l'amendement 1 (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.

Amendements 3 et 4

Ces amendements n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 25 septembre 2018. La commission parlementaire en prend note.

Dans ses **observations d'ordre légistique**, le Conseil d'État note que lorsqu'on se réfère au premier paragraphe, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour lire « paragraphe 1^{er} ».

Il y a lieu d'écrire « Convention révisée pour la navigation du Rhin » avec une lettre « c » majuscule de manière uniforme à travers le dispositif de la loi en projet.

Pour ce qui est de l'amendement 2, la Haute Corporation note qu'au paragraphe 1^{er}, il convient de faire référence à la « présente loi ».

Pour ce qui est de l'amendement 3, le Conseil d'État estime qu'à l'article 24, il convient d'insérer une virgule à la suite des termes « paragraphe 1^{er} ».

La commission décide d'y faire droit.

*

La commission propose encore de pallier par voie d'amendement parlementaire 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.

La commission propose ainsi 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 ». »

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

Comme suite logique résultant de la proposition d'amendement exposée ci-dessous, la commission propose 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 »**

Finalement la commission propose encore de procéder à la rectification de quelques erreurs matérielles qui se sont glissées *ab initio* dans le projet de loi :

(i) L'article 3, première phrase du projet de loi est à lire comme suit :

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

(ii) L'article 3, point 5 du projet de loi est à lire comme suit :

« 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi ~~pousse~~ poussé ; »

(iii) L'article 3, point 16 du projet de loi est à lire comme suit :

« 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 ; »

(iv) L'article 4, point 2 du projet de loi est à lire comme suit :

« 2° zone R : les voies d'eau visées ~~à la lettre a)~~ 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.

(v) L'article 5, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (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. »

(vi) L'article 15, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (1) Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union européenne pour bateaux de ~~la~~ 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. »

(vii) L'article 17, paragraphe 2, lettre f) du projet de loi est à lire comme suit :

« f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États-membres de l'Union européenne ; »

(viii) L'article 17, paragraphe 4, point 4 du projet de loi est à lire comme suit :

« 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 ; »

(ix) L'article 17, paragraphe 2, lettre f) du projet de loi est à lire comme suit :

« f) échange des informations prévues par la présente loi avec les registres nationaux des autres États-membres de l'Union européenne ; »

(x) L'article 17, paragraphe 8 du projet de loi est à lire comme suit :

« (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 ; »

(xi) L'article 21, paragraphe 1^{er} du projet de loi est à lire comme suit :

« (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'~~elles~~ ils ont fixé. »

(xii) L'article 28 du projet de loi est à lire comme suit :

« 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. »

(xiii) L'article 29, paragraphe 1^{er}, point 1^{er}, lettre c), du projet de loi est à lire comme suit :

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Sstandard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

(xiv) L'article 29, paragraphe 1^{er}, point 4 du projet de loi est à lire comme suit :

« 4. Données de cargaison du bateau, dont le type de produit chargé, Code HS, port de chargement, ~~Port~~ 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. »

(xv) L'article 29, paragraphe 6, du projet de loi est à lire comme suit :

« (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. »

Une lettre d'amendement dans ce sens sera à envoyer au Conseil d'État dans les meilleurs délais vu qu'il s'agit un projet de loi portant transposition de deux directives européennes (Directive 2016/2102 et Directive 2017/1564) et qu'une mise en demeure a été adressée au Luxembourg en date du 24 novembre 2018 au sujet de la non-transposition dans les délais impartis.

1. Présentation des volets mobilité et travaux publics du programme gouvernemental

Monsieur le Ministre procède à la présentation du volet « mobilité » du programme gouvernemental sur base d'une présentation PowerPoint, envoyée aux membres de la commission par voie électronique et annexée au présent procès-verbal.

Pour le détail, il y a lieu de s'y référer.

Selon la méthode préconisée par MoDu 2.0, un plan national de mobilité sera élaboré et adapté à la demande projetée pour l'horizon 2035.

L'objectif du plan national de mobilité est de passer d'une logique de rattrapage à une logique d'anticipation. Il s'agira d'identifier un système cohérent de mesures organisationnelles et infrastructurelles les plus aptes à améliorer durablement la mobilité dans toutes les régions du pays, en prenant également en compte la mobilité transfrontalière. Si nécessaire et dans la mesure du possible, les planifications en cours seront adaptées afin que toutes les infrastructures contribuent au concept global. Les projets planifiés seront évalués quant à leurs coûts et bénéfices à long terme et leur cohérence avec le concept global. Pour accompagner les communes et les employeurs dans la mise en œuvre des mesures préconisées par MoDu 2.0, un programme d'aides techniques et financières sera mis en place. Afin de contribuer à la décongestion du trafic aux heures de pointe, à l'utilisation rationnelle du sol et à l'amélioration de la qualité urbaine, une stratégie nationale de stationnement sera élaborée. La capacité des P&R sera renforcée à l'horizon 2020 et doublée à long terme. La mise en place d'infrastructures cyclables attractives et sécurisées sera accélérée, tant pour les déplacements quotidiens que pour le cyclotourisme. Au vu de la stratégie MoDu 2.0 précitée, les investissements pour tous les modes de transports et en particulier pour le ferroviaire seront maintenus à un niveau très élevé. De même, des moyens pour accélérer la réalisation des travaux en question seront

recherchés.

En particulier, les projets-clefs suivants sont à accélérer :

- nouvelle ligne ferroviaire à deux voies entre Luxembourg et Bettembourg et modification des installations fixes en gare de Bettembourg et à l'entrée sud de la gare de Luxembourg ;
- gare de Luxembourg : extension de la gare avec un 5^e et 6^e quais ;
- point d'échange multimodal à Ettelbruck.

Pour ce qui est du tram, la ligne 1 vers l'aéroport du Findel et la Cloche d'Or est à finaliser à l'horizon 2021/2022 sur le territoire de l'agglomération de la capitale. Les extensions prévues par le MoDu 2.0 vers Hollerich, le Centre hospitalier de Luxembourg (CHL), Findel et Kuebebiert seront planifiées et progressivement réalisées. Le projet de tram rapide entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette sera intégré dans tous les projets routiers concernés par son tracé.

Le réseau RGTR est en permanente évolution. Suite aux « roadshows et workshops » organisés au cours des années 2017 et 2018 ayant permis aux usagers de soumettre des propositions concrètes, et suite à l'avancement du réseau tram et des différents pôles d'échanges sur le territoire de la Ville de Luxembourg et des communes avoisinantes, le réseau sera adapté progressivement au cours des années 2019 à 2021.

La gratuité des transports publics sera introduite sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg durant le premier trimestre 2020.

De l'échange de vues, il y a succinctement lieu de retenir ce qui suit :

La commission est informée que la date concrète d'introduction de la gratuité des transports publics à partir du premier semestre 2020 sera annoncée par le Gouvernement d'ici 10 jours. Les acheteurs potentiels d'un abonnement annuel sont ainsi informés dans un délai raisonnable afin de pouvoir prendre les dispositions qui s'imposent. Ils pourront alors décider soit de ne pas renouveler leur abonnement, soit de recourir à une solution de rechange. Cette façon de procéder devrait également permettre aux CFL de ne pas devoir rembourser après coup le montant indûment payé par ces abonnés.

Sont concernés par cette mesure les trains, les bus et le tram.

Pour ce qui est des bus communaux, il est précisé qu'il s'agit d'un service communal et qu'en vertu du principe d'autonomie communale, il revient à chaque commune de décider si elle désire participer ou non à la gratuité des transports publics.

Pendant la période de transition, il est envisagé d'adapter et de préciser les prescriptions légales relatives au bon comportement des utilisateurs des transports publics dans les transports publics.

Il est notamment prévu d'interdire aux usagers contrevenants l'accès ou le séjour dans les transports publics, afin de contrecarrer tout abus.

Les missions des agents travaillant dans les transports publics seront adaptées et redéfinies en vue d'une amélioration de la qualité et de la sécurité. Il est confirmé que la gratuité des transports publics ne va entraîner aucune perte d'emploi.

Il reste encore à décider si le système actuel des classes dans les trains, à savoir les première et deuxième classes, sera maintenu ou non.

À la question de savoir pourquoi une telle mesure a été choisie par le Gouvernement, i.e. la gratuité des transports publics - tout en soulignant que cet objectif ne figurait pas parmi les priorités du Ministre pendant la législature précédente, ce dernier ayant estimé à l'époque que le prix ne serait pas le problème central des transports publics au Luxembourg, Monsieur le Ministre souligne qu'il s'agit avant tout d'une mesure sociale (« la cerise sociale sur le gâteau d'une stratégie globale »), destinée à offrir la gratuité d'un vrai service public pour tous. L'orateur précise encore que la gratuité ne constitue pas une solution « miracle ». Certains membres du groupe politique CSV émettent des réserves, estimant qu'il faudrait d'abord miser sur une meilleure qualité du service pour inciter les gens à utiliser davantage les transports publics. Le groupe politique CSV n'est pas opposé d'office à la gratuité des transports publics et quant au principe en soi. Néanmoins, il est estimé que la qualité devrait avant tout primer.

La commission est informée que la réforme du forfait kilométrique, annoncée dans l'accord de coalition, n'a rien à voir avec la gratuité des transports publics. Ce sont deux dossiers séparés. En ce qui concerne l'indemnité kilométrique, il s'agit plutôt d'adapter les barèmes pour favoriser ainsi le recours à la mobilité douce, notamment de tous ceux qui habitent à proximité de leur travail. Il est confirmé que pour les personnes qui habitent dans des zones rurales, rien ne changera.

Monsieur le Ministre annonce que l'objectif « no-emission » sera poursuivi jusqu'en 2030 par la mise en service de bus électriques sur le réseau RGTR.

Un membre du groupe politique CSV, tout en saluant la mesure annoncée d'une réintroduction d'une prime pour les véhicules à zéro ou à faibles émissions de CO₂, aimerait savoir pourquoi l'aide financière pour les véhicules électriques (prime CAR-e) a été abolie le 1^{er} janvier 2015.

Monsieur le Ministre explique que cette prime est censée favoriser une mise en œuvre rapide des dispositions de l'accord de coalition en matière de décarbonisation du transport et de promotion de l'électromobilité. La suppression en 2015 s'explique notamment par le fait que l'on a choisi à l'époque de mettre

davantage l'accent sur les transports en commun électriques et qu'on a constaté que bon nombre de bénéficiaires de la prime auraient de toute façon opté pour l'achat d'une voiture électrique. À cela s'ajoute qu'en 2015 il n'y avait que quelques modèles de véhicules 100% électriques sur le marché, que ce soit au Luxembourg ou en Europe.

Pour ce qui est des questions relatives au contournement, Monsieur le Ministre attire l'attention sur le fait que ce sujet sera traité lors de la présentation du volet « travaux publics » de l'accord gouvernemental dans un second temps.

Pour ce qui est des problèmes soulevés relatifs à la ponctualité, de qualité et évidemment de l'offre, Monsieur le Ministre estime que ces éléments sont certainement essentiels pour inciter les usagers de la route à changer leurs habitudes et à utiliser les transports publics au lieu de leur voiture privée. Il considère que des investissements continuels constituent la condition *sine qua non* pour renforcer l'attractivité du transport public. En effet, les investissements prévus dans le rail entre 2018 et 2023 s'élèvent à environ 2 milliards d'euros. Il souligne que les travaux et chantiers destinés à améliorer les infrastructures dans les années à venir sont en cours. Jusqu'à l'achèvement des travaux des retards et saturations sont inévitables notamment lors des heures de pointe. Le système d'information va également être revu.

Certains membres de la commission suggèrent au ministre d'améliorer le réseau également dans le milieu rural.

Pour ce qui est du monde des taxis, une libéralisation du marché est toujours favorisée, même si la réforme de la loi sur les services de taxi, qui avait pour ambition de faire baisser les prix, n'a pas vu naître une tendance vers la baisse.

Pour ce qui est de la société américaine « Uber », il est rappelé que le développement de ses services n'a pas été autorisé sur le marché luxembourgeois, puisque ces derniers se sont heurtés à des problèmes d'ordre juridique, notamment en matière de droit du travail, de la sécurité sociale et des impôts. Les exploitants d'un service de taxi devront notamment disposer d'une licence d'exploitation de taxi.

Monsieur le Ministre se prononce également en faveur d'une digitalisation du marché. En effet, utiliser la digitalisation pour améliorer les infrastructures routières pourrait également contribuer à une réduction des perturbations.

Il est encore informé que le « Kussbus » s'est effectivement retiré du marché français, mais que la ligne belge continue à fonctionner.

Concernant les radars automatiques au Luxembourg, un membre de la commission attire encore l'attention sur le fait qu'actuellement il n'est pas possible de recevoir la photographie de son infraction par courrier. Pour consulter le cliché de

l'infraction, la personne concernée doit se rendre auprès du Centre National de Traitement auprès de l'Unité centrale de la Police de la Route à Bertrange (aucune image ne sera remise). L'orateur se prononce en faveur d'une digitalisation afin de permettre d'éviter un déplacement notamment en fonction du lieu de résidence. La demande sera analysée par le Ministère.

Pour ce qui est du bilan annuel des accidents de la route, la commission est informée que les statistiques sont annuellement publiées vers le mois d'avril. Pour ce qui est des chiffres qui viennent d'être publiés dans la presse luxembourgeoise, Monsieur le Ministre souligne qu'il ne s'agit que de chiffres provisoires et qu'il est encore bien trop tôt pour tirer des conclusions pour l'année 2018, les chiffres officiels n'étant pas encore publics.

Même si la mise en place de l'Observatoire de la mobilité devra permettre de chercher des synergies dans la récolte de données par divers acteurs publics et privés, planifier la collecte des données manquantes, y inclus par le biais d'enquêtes ménages régulières, et mettre les données à la disposition des acteurs concernés, les chiffres relatifs aux accidents de la route n'y seront toutefois pas recueillis.

3. Divers

Aucun point n'a été abordé sous la rubrique « divers ».

Luxembourg, le 10 janvier 2019

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

Le Président de la Commission de la Mobilité et des
Travaux publics,
Carlo Back



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 19 juillet 2018

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018
2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Observation : les trois projets de loi n°7337, n°7338 et n°7341 sont fusionnés en un nouveau projet de loi portant le n°7345

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 7292 Projet de loi
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et
2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen
- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 7243 Projet de loi portant
a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État

7. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, Mme Taina Bofferding remplaçant M. Georges Engel, Mme Tess Burton, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Marco Schank

M. Eugène Berger, observateur

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Romain Spaus, Mme Anouk Geimer-Ensch, M. Max Nilles, Mme Irena Medakovic, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Sarah Dichter, de l'Administration des Bâtiments publics

M. Roland Fox, directeur de l'Administration des ponts & chaussées

M. Gilles Didier, directeur adjoint de l'Administration des ponts & chaussées

M. Henri Werdel, directeur (gestion infrastructure), Mme Chantal Diederich (dirigeante du département ressources humaines), Mme Anne Backes, des CFL

M. Laurent Besch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Marc Lies, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Gast Gibéryen, observateur délégué

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion jointe du 29 mars et des réunions des 29 juin, 4 et 5 juillet 2018

Les projets de procès-verbal repris sous rubrique recueillent l'accord unanime des membres de la commission.

2. 7331 Projet de loi relatif à la construction d'une Maison de soins à Bascharage

Présentation d'un projet de rapport et vote

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Madame la Présidente informe les membres qu'elle a parlé avec Monsieur le Président de la Commission de la Famille et de l'Intégration et Madame la Ministre de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région au sujet de l'aménagement de chambres communicantes et leur a fait part de l'opinion des membres de la Commission du Développement durable.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent de présenter une motion en ce sens lors de la séance plénière de la Chambre des Députés

Soumis au vote, le projet de rapport recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

3. 7345 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Présentation d'un projet de rapport et vote

Mme la Rapportrice présente succinctement son projet de rapport.

Soumis au vote, il recueille l'accord unanime des membres de la commission.

Temps de parole

Le temps de parole proposé est le modèle de base.

4. 7336 Projet de loi relatif à l'aménagement de la transversale de Clervaux

Désignation d'un rapporteur

La commission unanime désigne Mme la Présidente comme Rapportrice du projet de loi sous examen.

Présentation du projet de loi

Les représentants de l'Administration des ponts et chaussées procèdent à une présentation détaillée des travaux prévus à l'aide d'une présentation PowerPoint (*cf. annexe au présent procès-verbal*). Il y a également lieu de se référer aux explications fournies dans le document parlementaire 7336.

Échange de vues

- Un représentant du groupe politique LSAP s'interroge sur la nécessité de prévoir, à l'instar de la voie additionnelle en rampe (à l'endroit de la montée depuis la N18 vers le CR340) pour véhicules lents, une voie de détresse pour la section de la voie descendante.

L'orateur aimerait avoir des précisions sur les déshuileurs prévus.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que dans le cadre de la planification de la Transversale de Clervaux, un audit de sécurité a été réalisé. Les experts mandatés n'ont pas conclu à la nécessité de devoir prévoir l'aménagement d'une telle voie de détresse.

Le déshuileur permet de piéger, par gravité et/ou coalescence, les hydrocarbures présents dans les eaux de ruissellement générées sur les surfaces routières recueillies et permet ainsi d'éviter les rejets vers le milieu naturel.

- Un représentant du groupe politique DP s'enquiert sur la teneur du projet de revalorisation écologique de la Clerve.

Il s'interroge sur les capacités projetées des bassins de rétention, notamment eu égard au phénomène des pluies torrentielles.

Un représentant de l'Administration des ponts et chaussées explique que le lit de la Clerve est légèrement déplacé ; or, il ne saurait dire si le lit actuel de la Clerve correspond au cours d'eau initial. Il précise que, dans le cadre de la déviation afférente, des mesures de renaturation seront réalisées.

Les bassins de rétention et notamment le barrage de rétention des crues sur la Clerve répondent aux mesures telles qu'imposées par l'Administration de la gestion de l'eau et telles que définies suite à la réalisation d'études hydrauliques dans la vallée de la Wiltz/Clerve dans l'emprise du nouveau Lycée Edward Steichen. Les capacités prévues correspondent à une crue centennale (HQ 100).

Présentation et adoption d'un projet de rapport

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

- 5. 7292** **Projet de loi**
1° portant approbation du Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers, fait à Paris, le 20 mars 2018, et
2° relative à la participation de l'État luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire français entre Metz et la frontière franco-luxembourgeoise à Zoufftgen

Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que le projet de loi sous examen vise à approuver le Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers signé en date du 20 mars 2018 par les ministres français et luxembourgeois en charge des Transports.

Ledit Protocole comporte deux volets, à savoir :

- un volet relatif au domaine ferroviaire, et

- un volet relatif au domaine routier.

Domaine ferroviaire

Il s'agit d'assurer la continuité des services internationaux et transfrontaliers tout en garantissant une bonne qualité de ces services au bénéfice des clients du rail.

Il s'agit essentiellement de projets permettant d'améliorer des infrastructures (comme, entre autres, l'allongement de quais sur l'axe Luxembourg-Thionville-Metz, l'augmentation de la capacité électrique) et de réaliser des aménagements complémentaires (comme la révision de plans de voie).

Le protocole a établi deux horizons de réalisation, le premier visant l'échéancier 2022-2024 et le deuxième visant l'horizon de réalisation 2028-2030.

Pour le détail des projets d'infrastructures et autres aménagements prévus, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7292 (exposé des motifs, pages 2 à 6).

Il convient de préciser que le tronçon Bettembourg-Zoufftgen n'est à l'heure actuelle toujours pas banalisé ; ainsi les deux voies ferrées ne peuvent être utilisées que dans le sens prédéfini. Cette situation entraîne des conséquences négatives puisqu'aucun changement de voie n'est possible, ce qui rend difficile une optimisation de l'utilisation de ce corridor.

Ledit Protocole s'inscrit dans la stratégie d'augmenter la capacité du rail, tant pour le trafic voyageur que pour le trafic fret, ce qui permettra de délester davantage les routes et de favoriser l'écoulement du trafic fret, notamment eu égard au Terminal intermodal.

Il est prévu de construire un parc relais à proximité de la gare de Thionville et un parc relais entre Thionville et le point frontalier luxembourgeois près de l'autoroute A31 disposant d'un accès d'entrée et de sortie propre et réservé aux bus et aux personnes faisant du covoiturage.

Domaine routier

L'idée est de promouvoir les transports en communs routiers et la pratique du covoiturage sur l'axe autoroutier Metz-Luxembourg. Il s'agit ainsi d'initier et de favoriser la mise en place de plateformes de covoiturage, de mettre en œuvre un programme de parcs relais et de gares routières. Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer aux explications contenues dans le document parlementaire n°7392 (exposé des motifs, pages 5 et 6).

L'orateur souligne que l'ensemble des projets prévus dans le cadre du présent Protocole seront réalisés en coopération avec les autorités françaises.

Les plafonds respectifs autorisés sont inscrits, pour le volet ferroviaire (110 000 000), à l'article 2, paragraphe 1^{er} et, pour le volet routier (10 000 000 euros), à l'article 2, paragraphe 2.

Présentation et adoption d'un projet de rapport

Il est proposé de reporter ce point à la prochaine réunion.

6. 7243 **Projet de loi portant**
a) fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ; et
b) modifiant la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

Désignation du rapporteur

Les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas procéder, à ce stade de l'instruction parlementaire, à la désignation d'un rapporteur.

Présentation du projet de loi

L'objet du projet de loi est la transposition de la directive (UE) 2016/1639 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.

Il s'agit de l'élaboration d'un standard européen établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.

Dans un souci d'assurer la cohérence des deux régimes juridiques existants pour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, à savoir le Rhin (*compétence du CCNR, Commission centrale pour la navigation du Rhin*) et l'Union européenne (*CESNI ; Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*), il est nécessaire de prévoir les mêmes standards. Le droit de l'Union et la réglementation de la CCNR feront référence aux standards établis par le CESNI par « ES-TRIN 2017/01 » à partir du 7 octobre 2018 (soit la date limite de transposition de la directive (UE) 2016/1629 et la date d'applicabilité de l'ES-TRIN 2017/01).

La cohérence entre le droit de l'Union et la réglementation de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) pour les bateaux de navigation intérieure sera totale à partir du 8 octobre 2018.

Pour de plus amples détails, il y a lieu de se référer au document parlementaire n°7243 (exposé des motifs, pages 75 et 76).

Examen de l'avis du Conseil d'État du 12 juin 2018

Observations préliminaires

Le Conseil d'État fait observer 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.*

À cet égard, il y a lieu de rappeler que, 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 est d'avis que, dans un souci de concordance et de cohérence avec ces projets, il y a lieu de transposer ces annexes de manière dynamique et de procéder comme suit :

1. *Aux article 6, paragraphes 2 et 3, article 7, point a), article 8, paragraphe 2, article 9, paragraphes 1^{er} et 2, article 11, alinéa 2, article 12, paragraphes 1^{er} et 2, article 14, alinéa 1^{er}, article 18, paragraphe 1^{er}, article 20, paragraphes 2 et 5, article 22, paragraphes 1^{er} à 4, article 24, paragraphe 1^{er}, et article 25, paragraphe 1^{er}, les termes « annexe II », « annexe III », « annexe IV », « annexe V » et « annexe VI » sont complétés par l'ajout suivant : « (...) annexe[s] (...) 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'article 28 est reformulé 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. » »

Articles 1^{er} à 15

Les articles 1^{er} à 15 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État.

Article 16

Le Conseil d'État estime 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 du Développement durable fait sienne cette suggestion.

Article 17

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 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 superfétatoire et demande sa suppression.

La Commission 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 Etats-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. »*

Articles 18 à 21

Les libellés respectifs des articles 18 à 21 ne soulèvent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 22

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 du Développement durable 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.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent d'amender l'article 22 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^{er} 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. »

Article 23

Le Conseil d'État 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. »

Articles 24 et 25

Le Conseil d'État note « 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 exécutifs 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 décide d'introduire un amendement visant à supprimer les paragraphes 1^{ers} des articles 24 et 25 et en ne transposant donc pas les obligations de la Commission européenne, tout en précisant les dispositions résiduelles en conséquence.

Les membres de la Commission du Développement durable proposent 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 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 de la directive. »

Articles 26 et 27

Les articles 26 et 27 ne donnent pas lieu à observation.

Article 28

Le Conseil d'État propose de reformuler le libellé de l'article 28, conformément à ces observations préliminaires.

Les membres de la Commission du Développement durable y réservent une suite favorable.

Article 29

Le Conseil d'État fait observer que l'article 29, comme il ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, est superfétatoire 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 du Développement durable décide de maintenir l'article 31 pour avoir une base légale pour ces traitements de données.

Article 30

L'article 30 ne donne pas lieu à observation.

Article 31

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.

Article 32

Le libellé de l'article 32 ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'État.

*

Les membres de la Commission du Développement durable décident d'envoyer une lettre d'amendements parlementaires au Conseil d'État.

7. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Le Secrétaire-Administrateur,
Laurent Besch

La Présidente de la Commission du Développement
durable,
Josée Lorsché

Annexe : présentation PowerPoint (PL 7336)

Transversale de Clervaux N7-CR340-N18

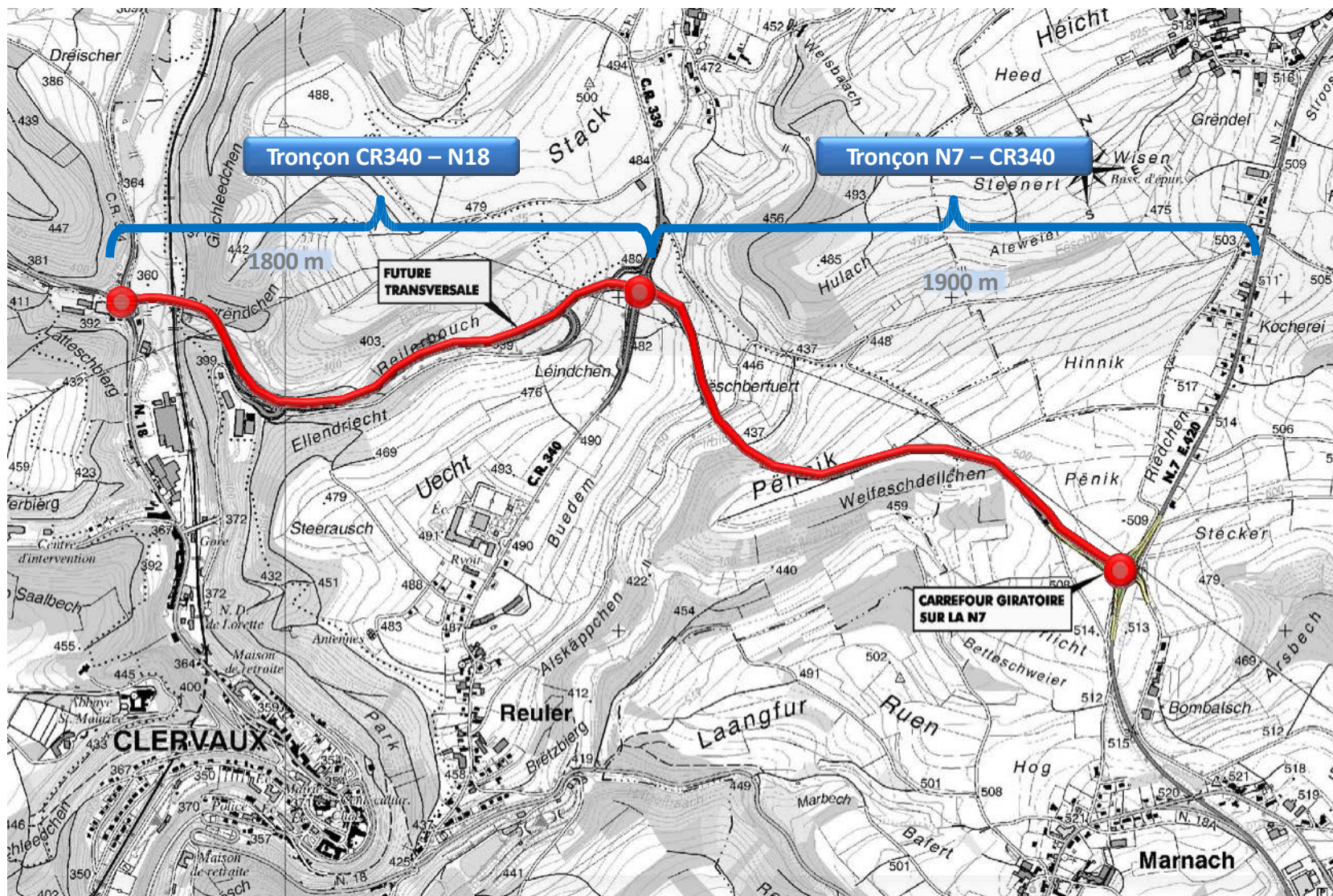


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

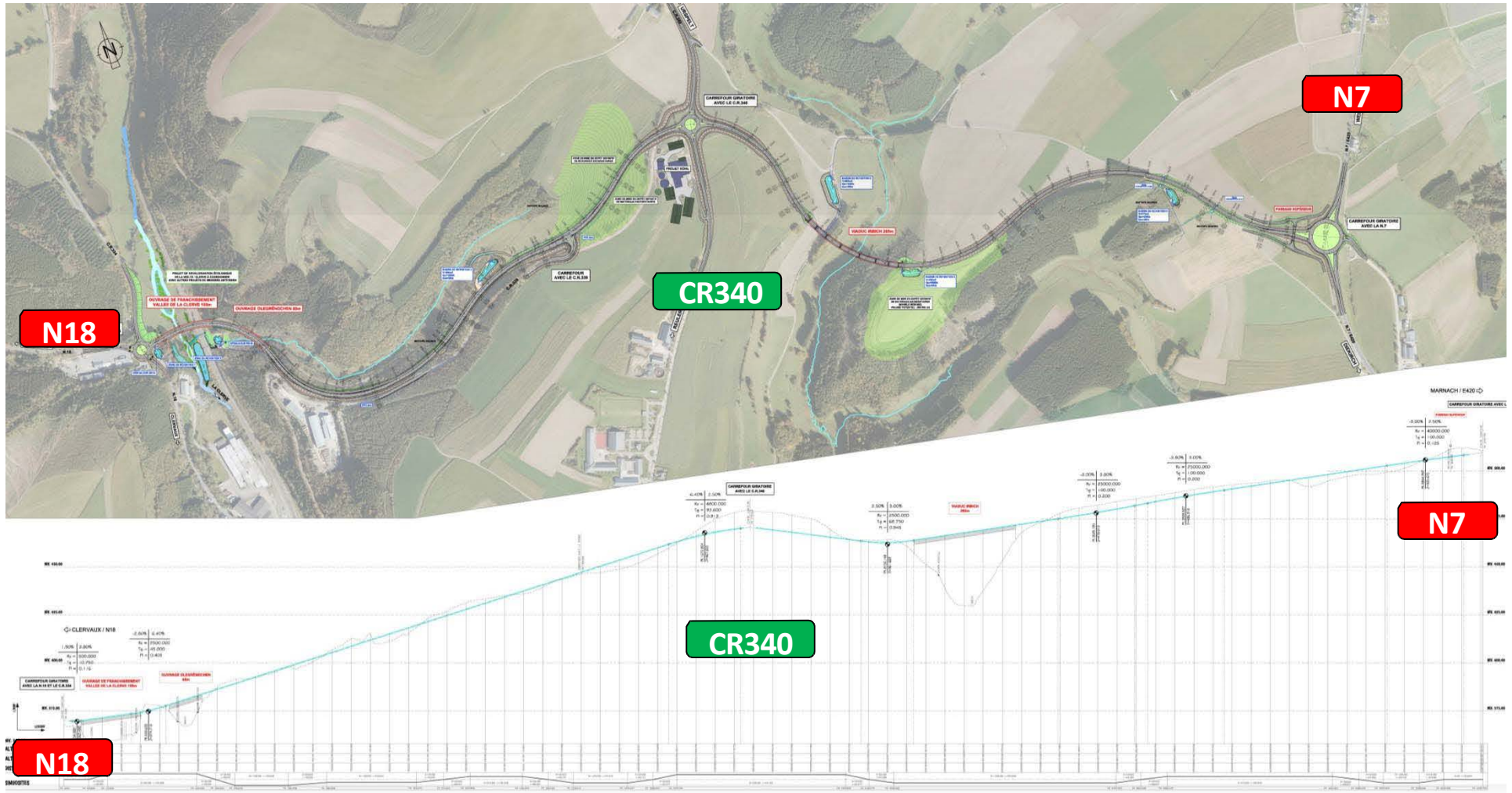


Vue d'ensemble de la Transversale de Clervaux



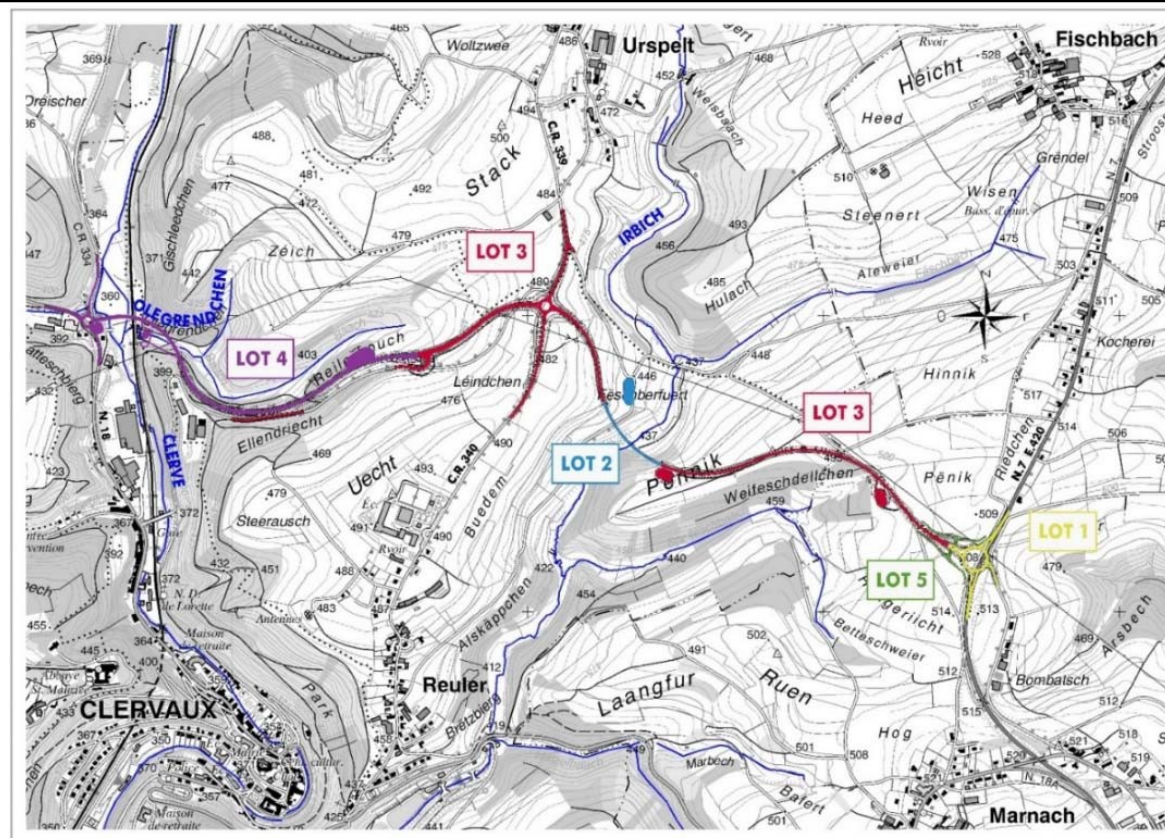


Vue d'ensemble





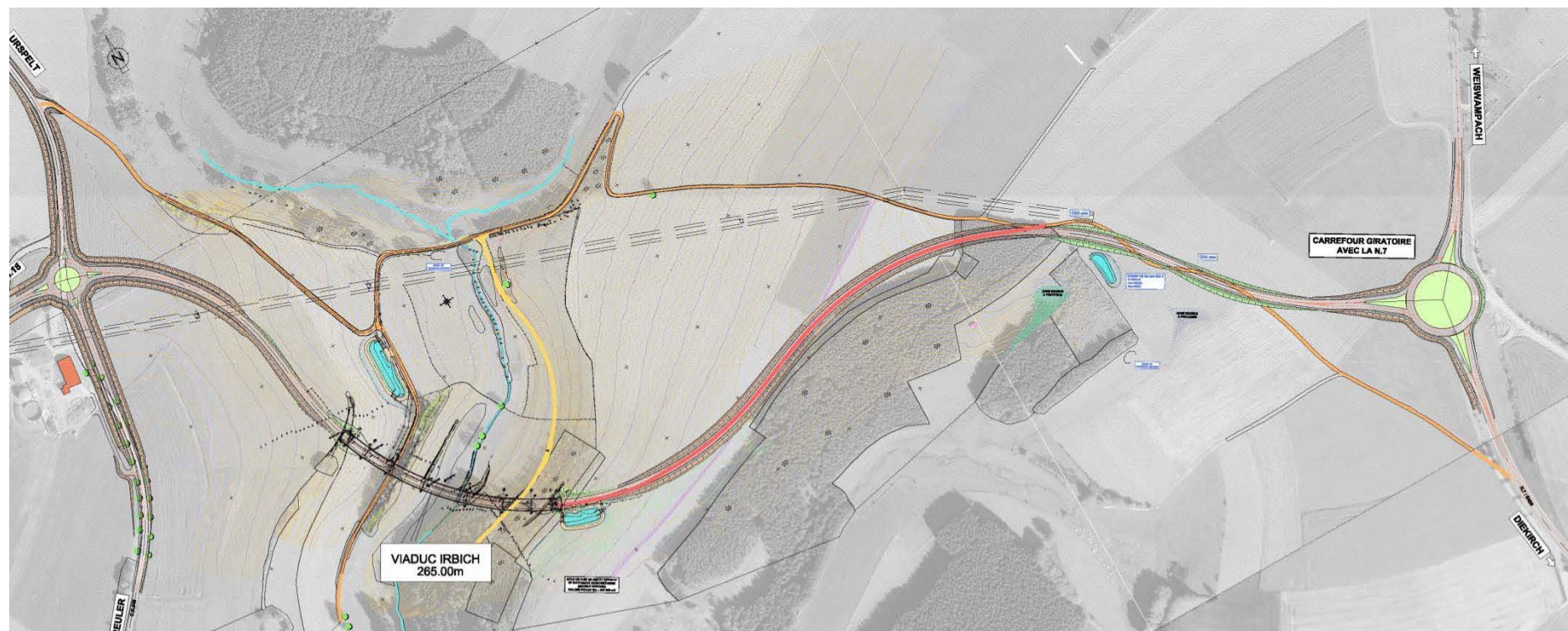
Éléments du projet



Lot 1:	Giratoire N7	Début chantier 2014
Lot 2:	Viaduc Irbich	Début chantier 2016
Lot 3:	Section courante CR340/CR339 – N7	Début chantier 2019
Lot 4:	Section courante N18 – CR340/CR339 (avec Viaducs de la Clerve et Olegrëndchen)	Début chantier 2020
Lot 5:	Passage supérieur près giratoire N7	Début chantier 2020



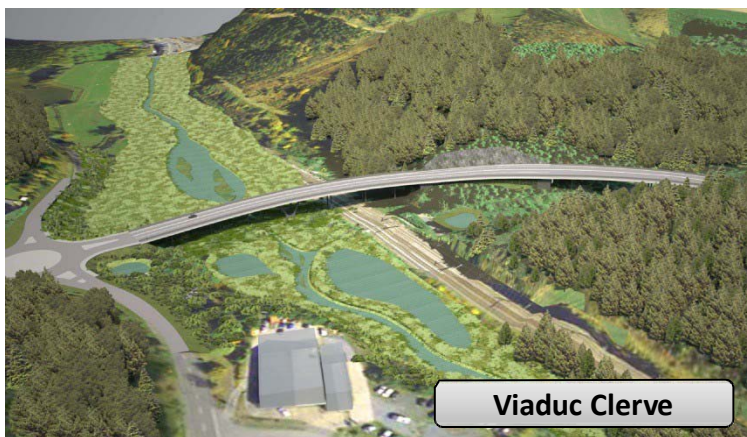
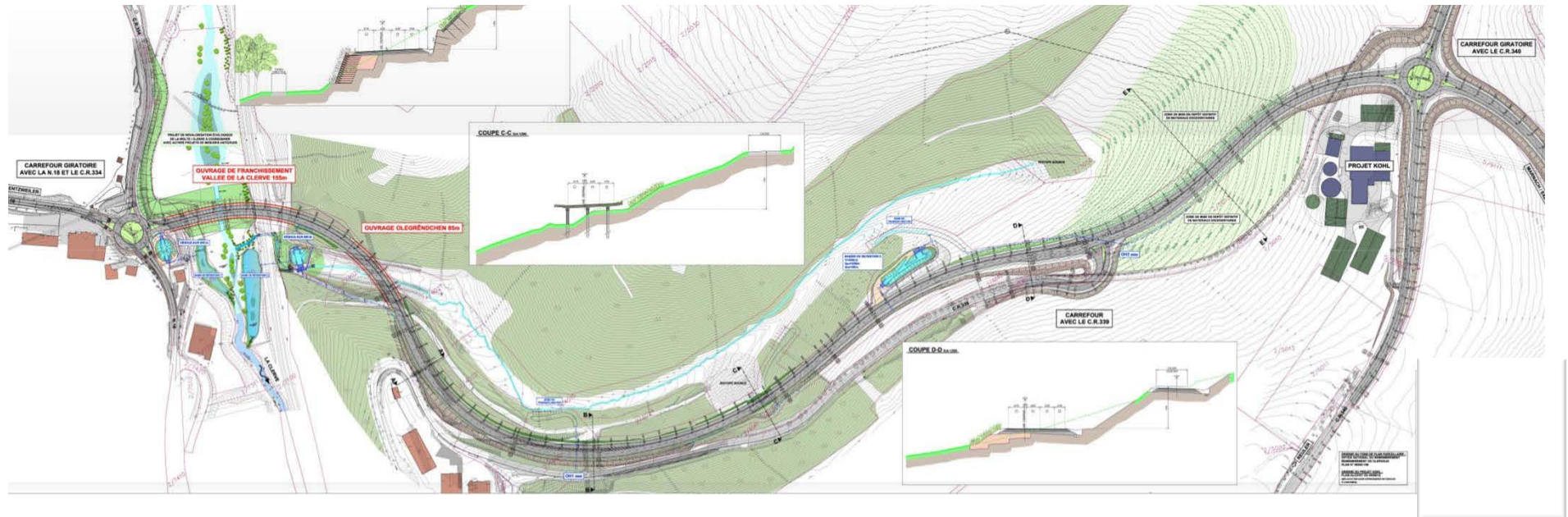
Vue en plan du tronçon N7 – CR340



Viaduc Irbich



Vue en plan du tronçon CR340 – N18



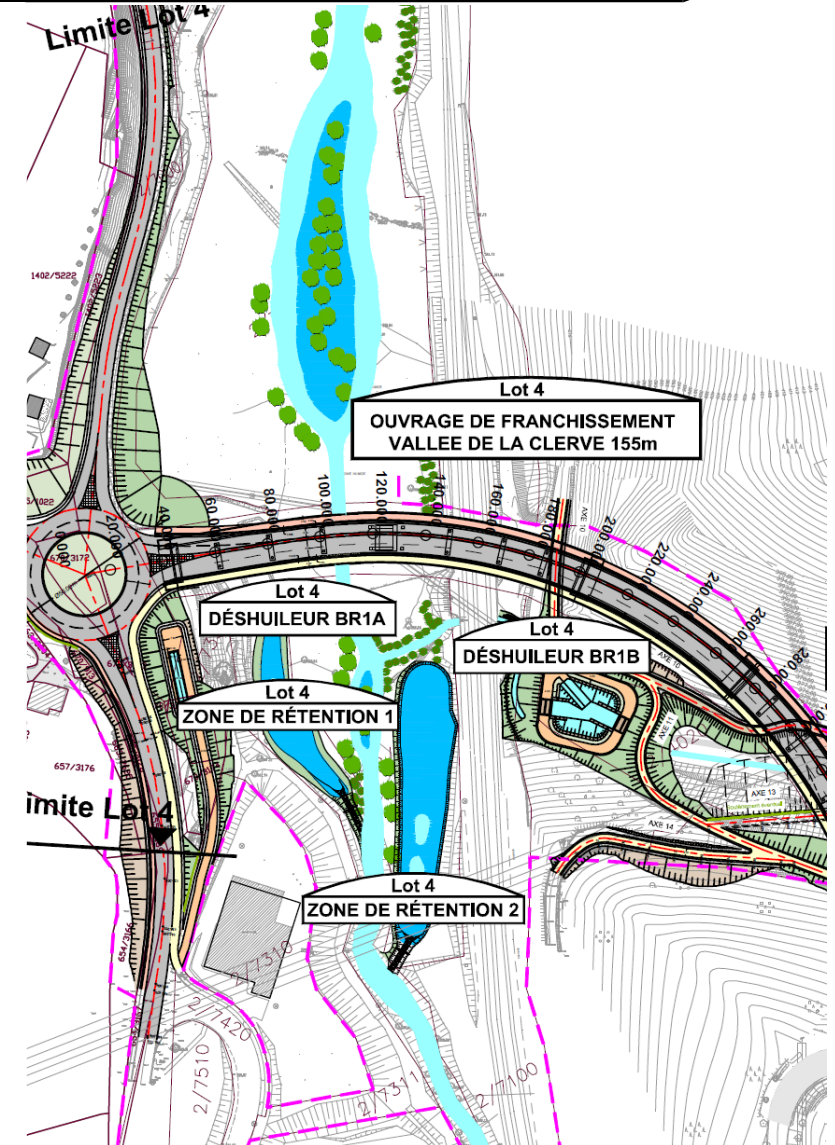
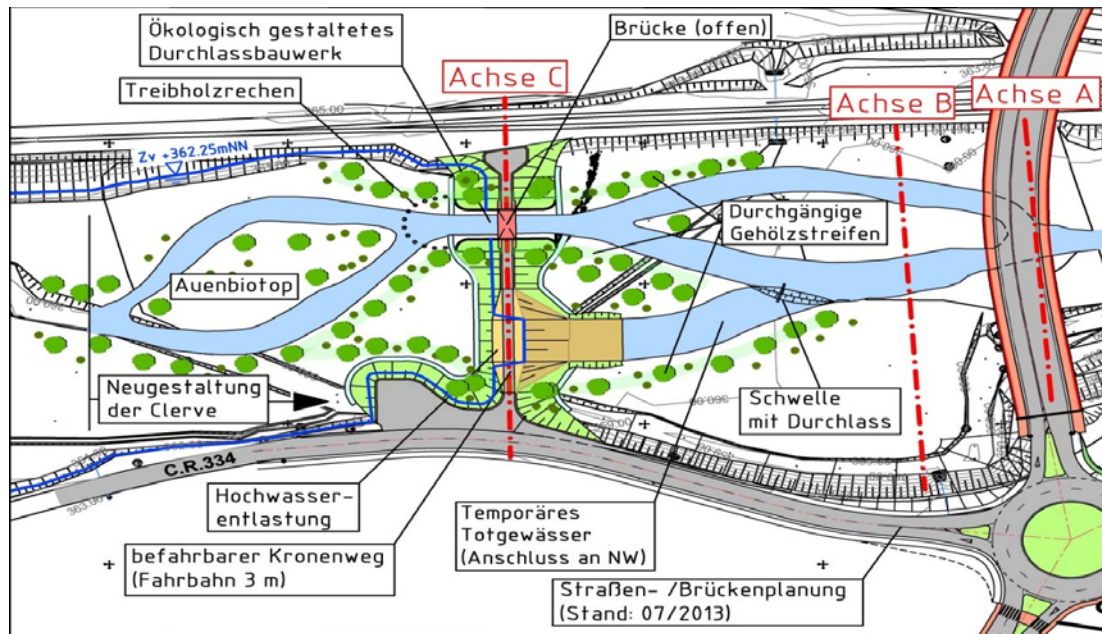
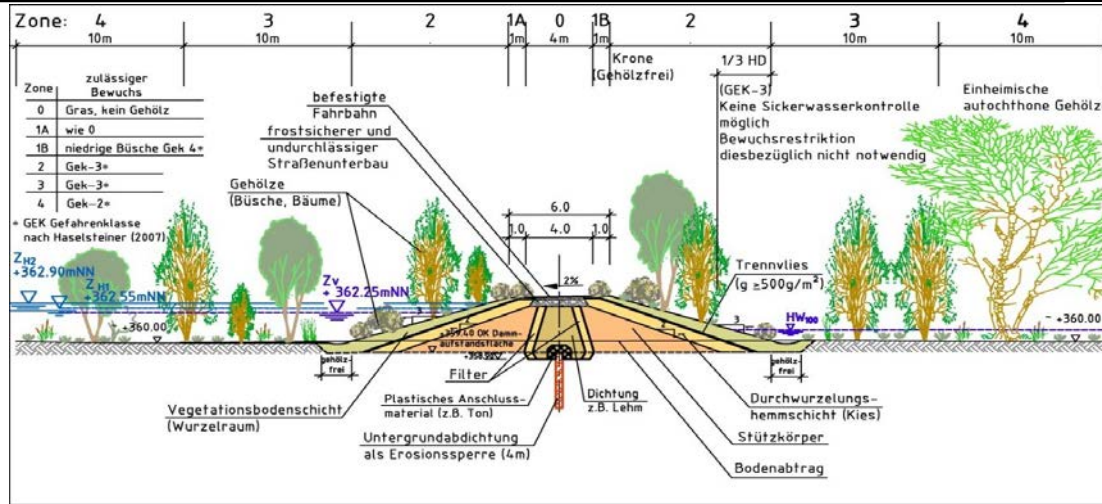
Viaduc Clerve



Viaduc Clerve



Barrage de compensation de 20.000 m³ sur la Clerve en amont de Clervaux / réaménagements Clerve-Woltz





Coûts

	Devis TTC
Lot 1:	Carrefour de raccordement sur N7 (giratoire)
	1.652.866,62 €
Lot 2:	Viaduc Irbich
	12.207.808,56 €
Lot 3:	Section courante CR340/CR339 – N7
	15.631.000,00 €
Lot 4:	Section courante N18 – CR340/CR339
	Giratoire N18
	1.755.000,00 €
	Voirie et réseaux divers
	7.722.000,00 €
	Ouvrage biotope source
	1.696.500,00 €
	Viaduc de la Clerve
	10.647.000,00 €
	Viaduc Olegrëndchen
	5.674.500,00 €
	Barrage de compensation
	1.989.000,00 €
Lot 5:	Passage supérieur près giratoire N7
	766.350,00 €
	Voirie agricole (remembrement)
	1.820.657,33 €
	Mesures compensatoires
	585.000,00 €
	Montant total des travaux
	62.147.682,51 €
	Travaux auxiliaires 3%
	1.864.430,48 €
	Montant total
	64.012.112,99 €
	Etudes / Géologie / Direction travaux / Sécurité santé / Assistance technique
	8.961.695,82 €
	Montant total du projet
	72.973.808,80 €

7243

Loi du 1^{er} mars 2019

- 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.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 29 janvier 2019 et celle du Conseil d'État du 5 février 2019 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

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 conformité 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 manoeuvrabilité 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 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} 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) À 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 oeuvre 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 assujetti à une taxe d'instruction du dossier de 200 euros la délivrance d'un certificat de l'Union européenne par le ministre.

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

Est assujetti 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 3bis libellé comme suit :

« Art. 3bis.

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

2° À 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 1^{er} mars 2019 fixant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure ».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 1^{er} mars 2019.
Henri

Doc. parl. 7243 ; sess. ord. 2017-2018 et 2018-2019 ; Dir. (UE) 2016/1629.

