



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7481

Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Date de dépôt : 08-10-2019

Date de l'avis du Conseil d'État : 10-07-2020

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
16-11-2021	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
08-10-2019	Déposé	7481/00	<u>5</u>
02-12-2019	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal instituant l'organe consultatif pour la culture juste (18.11.2019)	7481/01	<u>29</u>
10-07-2020	Avis du Conseil d'État (10.7.2020)	7481/02	<u>32</u>
21-09-2020	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7481/03	<u>37</u>
21-12-2020	Avis complémentaire du Conseil d'État (19.12.2020)	7481/04	<u>42</u>
05-03-2021	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) :	7481/05	<u>45</u>
10-03-2021	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°40 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7481	<u>53</u>
15-03-2021	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (15-03-2021) Evacué par dispense du second vote (15-03-2021)	7481/06	<u>55</u>
04-03-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (10) de la reunion du 4 mars 2021	10	<u>58</u>
04-02-2021	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (09) de la reunion du 4 février 2021	09	<u>66</u>
17-09-2020	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (20) de la reunion du 17 septembre 2020	20	<u>77</u>
10-05-2021	Publié au Mémorial A n°350 en page 1	7481	<u>169</u>

Résumé

N° 7481

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

RESUME

Le présent projet de loi se compose de seulement deux articles et intervient dans le cadre du principe de la « *culture juste* » prévue par le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, tel que modifié.

Il a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant des sanctions administratives pour garantir le respect des principes de la « *culture juste* » au sein des entités concernées par le Règlement (UE) n°376/2014 précité.

En effet, dans une culture d'organisation punitive, les salariés concernés auront tendance à cacher leurs erreurs et leurs transgressions pour éviter les punitions et les blames. Des événements significatifs ne peuvent alors être notifiés, et la sécurité des opérations s'en trouvera, tôt ou tard, affectée. Par ailleurs, une culture de laisser-faire, ne permet pas non plus d'améliorer la sécurité, car elle risque de laisser sous silence des problématiques de sécurité en ne valorisant pas les initiatives de salariés visant une meilleure sécurité. Il s'agit donc d'éviter une culture de la faute et de la sanction en instaurant plutôt une culture de l'erreur comme source d'apprentissage.

L'enjeu organisationnel à la base de la réglementation européenne précitée et du présent projet de loi est donc de trouver un juste milieu entre ces deux extrêmes, c'est-à-dire une culture d'organisation « juste ».

En instaurant un environnement fondé sur la confiance, la culture juste vise à créer des conditions favorables à la notification des événements et donc à contribuer à une gestion efficace de la sécurité aérienne. Afin de garantir la mise en place et le respect de cette culture juste, des règles claires tout comme la possibilité de sanctions font partie du dispositif.

7481/00

N° 7481

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2018-2019

PROJET DE LOI

**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

*(Dépôt: le 8.10.2019)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.9.2019).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche financière	3
6) Texte coordonné.....	4
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	20

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique : Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Palais de Luxembourg, le 25 septembre 2019

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique. A la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 42bis, libellé comme suit :

- « (1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger
- 1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité ;
- 2° une amende de 2 500 euros à 10 000 euros à toute entité ne respectant pas les dispositions de l'article 42 paragraphe 2 de la présente loi.

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification. »

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi intervient dans le cadre du principe de la « culture juste » prévue par le règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007, tel que modifié.

Suivant l'article 2 paragraphe 12 du règlement précité, la culture juste est définie comme « *une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés* ».

Le règlement (UE) no 376/2014 précité prévoit précisément que les personnes ayant notifié les événements ne devraient pas faire l'objet de poursuites disciplinaires, administratives ou judiciaires pour des infractions non préméditées ou commises par inadvertance, sauf en cas de négligence grave ou manquement délibéré.

Il s'agit de garantir le respect des règles de la culture juste en favorisant une protection accrue des membres du personnel des entités soumises au règlement précité, lorsque ceux-ci répondent à l'obligation de notification d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité aérienne.

Ainsi, l'article 21 du règlement précité prévoit la fixation de sanctions afin de garantir que les principes de la culture juste soient introduits et appliqués par les entités. Le présent projet de loi introduit donc des sanctions administratives à l'encontre des entités qui, d'une part, n'adoptent pas des règles internes concernant les principes de la culture juste et, d'autre part, ne respectent pas les principes de la culture juste.

Ainsi, le projet de loi a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant des sanctions administratives pour garantir le respect des principes de la culture juste au sein des entités concernées par le Règlement (UE) no 376/2014 précité.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article unique

Le premier paragraphe instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre des entités soumises au règlement (UE) no 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) no 1321/2007 et (CE) no 1330/2007, tel que modifié.

Suivant les termes du considérant (51) du règlement précité, des sanctions devraient notamment être applicables à l'encontre de toute entité qui « *utilise de façon abusive les informations protégées par le présent règlement ; agit d'une manière préjudiciable au notifiant d'un événement ou à d'autres personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements, sauf lorsque les dérogations prévues par le présent règlement s'appliquent; ne met pas en place un environnement propice à la collecte de renseignements sur les événements; n'analyse pas les informations collectées, omet de remédier aux défaillances ou aux défaillances potentielles décelées en matière de sécurité; ou ne partage pas les informations collectées en application du présent règlement.* ».

Ainsi, sont prévus deux cas de figure pouvant donner lieu à des sanctions administratives contre toute entité qui:

- n'adopte pas les principes de la culture juste ainsi que leur application au sein de son organisation ;
- ne respecte pas les dispositions de l'article 42 paragraphe 2 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Ces sanctions administratives peuvent être infligées par le Ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions.

Les montants prévus des amendes s'avèrent plus sévères à l'encontre des entités qui violent les principes de la culture juste par rapport aux entités qui n'adoptent pas les principes de la culture juste au sein de leur entité.

Les montants invoqués se sont inspirés de montants déjà prévus pour d'autres sanctions dans la loi modifiée du 31 janvier 1948.

Le deuxième paragraphe fixe les modalités à suivre avant de pouvoir prononcer la sanction administrative prévue.

Le troisième paragraphe prévoit un recours en réformation pouvant être intenté contre la décision du ministre.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous rubrique n'a aucune répercussion sur le budget de l'État luxembourgeois étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère des dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.

*

TEXTE COORDONNE**LOI MODIFIEE DU 31 JANVIER 1948
relative à la réglementation de la navigation aérienne.****Chapitre I^{er}. Dispositions générales.**

Art. 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, sont réputés Aéronefs, tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.

(L.5.6.2009) Aéronefs d'Etat, les aéronefs militaires et les autres aéronefs appartenant à l'Etat ou mis à sa disposition et affectés exclusivement à des missions d'intérêt public.

Aéronefs privés, tous aéronefs à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Exploitant d'un aéronef, toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte; au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Commandant, toute personne investie de cette qualité par l'exploitant ou, à son défaut, le pilote.

Aérodrome, soit tout centre de trafic aérien, y compris les installations nécessaires à ce trafic, soit tout terrain ou surface d'eau aménagés, même temporairement, pour l'atterrissage et l'envol des aéronefs.

(L 9.6.2009) Les dispositions de la présente loi et les dispositions prises en son exécution sont applicables aux aéronefs privés ainsi qu'aux aéronefs d'Etat. Les règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi et portant sur l'immatriculation, l'équipement technique et la circulation aérienne peuvent comporter des dispositions différentes selon que celles-ci s'appliquent aux aéronefs privés ou aux aéronefs d'Etat.

Art. 2. La circulation des aéronefs nationaux au-dessus du territoire du Grand-Duché est libre, sauf les restrictions, résultant de la présente loi et celles qui seront édictées par arrêté grand-ducal.

Art. 3. La circulation des aéronefs étrangers au-dessus du territoire du Grand-Duché est subordonnée à l'autorisation du Ministre des Transports.

Cette autorisation n'est pas requise pour la circulation des aéronefs immatriculés dans les Etats avec lesquels ont été conclus des accords de réciprocité sur la matière.

(L 5.6.2009) L'atterrissage et le survol du Grand-Duché par les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat étrangers sont subordonnés à l'autorisation du ministre ayant la défense dans ses attributions.

Art. 4. Le survol de tout ou partie du territoire du Grand-Duché peut-être interdit par arrêté grand-ducal aux aéronefs tant nationaux qu'étrangers.

Le commandant qui aura enfreint les prescriptions visées à l'alinéa précédent est tenu d'atterrir sur l'aérodrome douanier luxembourgeois le plus proche ou sur celui qui lui sera indiqué.

S'il est aperçu qu'il est engagé sur une zone interdite, il doit donner le signal de détresse et atterrir aussitôt.

S'il ne s'en est pas aperçu, il est tenu d'atterrir aussitôt qu'il y aura été invité.

Art. 5. Les arrêtés grand-ducaux qui, dans des circonstances exceptionnelles, interdiront provisoirement la circulation des aéronefs au-dessus de certaines zones du territoire ou prendront toutes autres mesures urgentes avec effet immédiat, détermineront les modes de publicité, tels la radiophonie ou l'affichage sur les aérodromes, par lesquels ils seront portés, en raison de l'urgence, à la connaissance des intéressés.

Art. 6. Lorsqu'un itinéraire est imposé pour les aéronefs traversant, sans atterrissage prévu, le territoire du Grand-Duché, ceux-ci sont tenus de suivre l'itinéraire prescrit et s'ils en ont l'obligation, de se faire reconnaître par signaux à leur passage au-dessus des points désignés à cet effet. S'ils en reçoivent l'ordre, ils sont tenus d'atterrir sur l'aérodrome douanier le plus proche.

Art. 7. (L 5.6.2009) (1) Seront édictées par règlement grand-ducal, toutes prescriptions réglementaires intéressant la navigation aérienne, et notamment celles relatives aux aéronefs, à leur personnel

de bord, à la navigation et à la circulation aériennes, au domaine et aux services publics affectés à cette navigation et à cette circulation.

(2) Peuvent être perçues par l'organisme désigné à l'article 2 de la loi du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare les redevances pour services passagers et les redevances de stationnement ainsi que toute autre redevance en relation avec l'exploitation aéroportuaire.

Peuvent être perçues par l'Administration de la navigation aérienne les redevances d'atterrissage, les redevances de vol de nuit et toute autre redevance en relation avec la prestation de services de navigation aérienne.

(L 23.5.2012) Le montant de ces redevances est fixé par règlement grand-ducal sur proposition de l'entité prestataire de ces services et après consultation du comité des usagers instauré par la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

(3) Peuvent être perçus des taxes, redevances et droits concernant tous les actes d'agrément, de validation, de certification ou d'autorisation que la Direction de l'aviation civile est appelée à délivrer dans le cadre de ses missions concernant:

- a. la navigabilité des aéronefs;
- b. l'émission, la validation, le renouvellement et la revalidation des licences et des qualifications du personnel de conduite d'aéronefs et des mécaniciens navigants voire des licences et des qualifications des contrôleurs de la circulation aérienne;
- c. l'émission et le renouvellement des licences des mécaniciens d'avions;
- d. les agréments des entités chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type;
- e. les agréments des ateliers d'entretien technique;
- f. l'émission, la validation et le renouvellement des licences de transporteurs aériens et des certificats de transporteurs aériens (AOC – Air operator certificate);
- g. l'autorisation de travail aérien;
- h. l'autorisation d'atterrissage et de décollage hors d'aérodrome;
- i. la manifestation aérienne;
- j. la désignation des agents habilités et des expéditeurs connus;
- k. la désignation des entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services agréés suivant les accords de services aériens;
- l. les autorisations ou les dérogations spécifiques à la réglementation relative à la navigation aérienne;
- m. l'autorisation d'exploitation d'hélistations.

Le montant de ces taxes, redevances et droits ainsi que leurs modalités de perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Le montant unitaire de la taxe, de la redevance ou du droit à percevoir ne pourra en aucun cas dépasser 50.000 euros.

(L 23.5.2012) Les taxes dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Agence Luxembourgeoise pour la Sécurité Aérienne (ALSA) au profit de l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

Les redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'ALSA.

(L 5.6.2009) **Art. 7bis.** (1) Le personnel de conduite d'aéronefs ainsi que les mécaniciens navigants doivent, en vue de l'exercice de cette activité, justifier de la qualification requise et être titulaire d'une licence.

(2) Le directeur de l'aviation civile peut agréer les personnes morales ou physiques chargées de la formation au vol et de la formation aux qualifications de type. Le même agrément peut être délivré pour effectuer des travaux d'entretien technique sur des aéronefs.

Les organismes agréés exercent leur mission de formation sous la direction et la surveillance de la Direction de l'aviation civile.

En vue de son agrément, toute personne physique doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle.

Pour les personnes morales l'honorabilité s'apprécie sur la base des antécédents judiciaires des personnes physiques chargées de la gestion et de la direction.

En vue de son agrément, la personne requérante doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur la base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission, sur la base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement chargé de dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour pouvoir exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants, d'en informer le directeur de l'aviation civile dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre transitoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect des conditions de l'agrément, le directeur de l'aviation civile peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

(3) Les critères de validité des licences ainsi que les conditions relatives à la qualification et à l'octroi, à la revalidation et au renouvellement sont fixés par règlement grand-ducal.

Il en est de même des conditions de reconnaissance des licences et autorisations délivrées par les autorités étrangères, des conditions d'aptitude médicale des candidats et des modalités de formation et d'examen prévues en vue de l'obtention, de la revalidation et du renouvellement des licences et qualifications.

(4) Le directeur de l'aviation civile délivre les licences, les qualifications associées, les validations et conversions et les autorisations du personnel navigant ainsi que les agréments prévus au paragraphe (2) du présent article. Il peut refuser leur octroi, restreindre leur emploi ou leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution ou leur renouvellement:

- a. si l'intéressé ne répond pas ou ne répond plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, qualifications associées, validations, conversions ou autorisations et agréments;
- b. si l'intéressé souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;
- c. si l'intéressé refuse de produire au directeur de l'aviation civile un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou de faire inscrire une limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification, sa validation, sa conversion, son autorisation ou son agrément;
- d. s'il est constaté que la licence, la qualification, la validation, la conversion, l'autorisation, l'agrément ou le certificat médical a été obtenu à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
- e. si l'intéressé échoue à un examen de contrôle des connaissances ou aptitudes requises;
- f. s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas ou plus les garanties nécessaires pour garantir la sécurité ou la sûreté aériennes ainsi que la sécurité des personnes et des biens;
- g. s'il existe à l'encontre de l'intéressé des indices laissant présumer qu'il constitue une menace pour la sécurité ou la sûreté aériennes;
- h. si l'intéressé a fait l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction à la réglementation aérienne, à la sécurité ou à la sûreté aérienne;

- i. s'il est constaté que l'intéressé présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses fonctions, la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes et des biens.

Art. 8. L'immatriculation d'un aéronef opérée conformément aux prescriptions édictées en exécution de la présente loi lui confère la nationalité luxembourgeoise.

Art. 9. Les naissances, décès et disparitions se produisant à bord des aéronefs luxembourgeois en cours de vol sont réputés survenus sur le territoire du Grand-Duché.

Les formalités relatives à la constatation officielle de ces naissances, décès et disparitions ainsi qu'à leur transmission aux autorités luxembourgeoises seront déterminées par arrêté grand-ducal.

Art. 10. Toutes les dispositions légales en vigueur relatives à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises par terre et par eau sont applicables aux entrées, aux sorties et au transit par voie aérienne. Des prescriptions réglementaires spécialement appropriées au trafic aérien peuvent être édictées par voie d'arrêté grand-ducal.

Les aéronefs utilisés pour un séjour temporaire sur le territoire du Grand-Duché peuvent être admis en franchise provisoire des droits moyennant les conditions à déterminer par le Ministre des Finances. Celui-ci fixe également les conditions auxquelles il est permis de réimporter, en exemption des droits, les aéronefs utilisés pour des voyages à l'étranger.

Art. 11. Les rapports de droit qui se forment entre personnes se trouvant à bord d'un aéronef en vol sont réputés s'être formés sur le territoire du pays dont l'aéronef possède la nationalité, à moins que les intéressés ne soient convenus de l'application d'une loi déterminée.

Lorsque les tribunaux luxembourgeois sont compétents, le tribunal du lieu de l'atterrissage pourra être valablement saisi.

(L 5.6.2009) **Art. 11bis.** Par dérogation à la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues, les règles internationales en matière aéronautique à incorporer en droit national peuvent être publiées en langue anglaise.

Chapitre II. – Dispositions pénales.

Art. 12. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura entrepris un vol sans avoir à bord les documents prescrits par les règlements;
- 2° Tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions réglementaires relatives à la tenue des documents de bord ou de tous autres intéressant l'aéronef;
- 3° Tout exploitant d'un aéronef qui ne produira pas, sur la réquisition des autorités compétentes, les carnets de route et livrets de moteurs et d'appareils intéressant un aéronef pendant la durée prescrite pour la conservation de ces documents.

Art. 13. Sera puni des peines prévues à l'article précédent quiconque en contravention aux prescriptions réglementaires, aux ordres ou instructions régulièrement donnés par les agents compétents, aura transporté à bord d'un aéronef un appareil photographique ou cinématographique ou aura fait usage de ces appareils. Seront en outre confisqués les appareils photographiques et cinématographiques saisis.

(L 5.6.2009) **Art. 13bis.** Sera puni d'une amende de 25 à 250 euros celui qui empêche, lors d'inspections ou de contrôles inhérents à la sûreté ou à la sécurité aériennes, les agents visés à l'article 19bis de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, d'accéder dans les aérodromes ou leurs dépendances ainsi qu'à tout aéronef, ou qui refuse de présenter les documents ou les pièces exigés par les mêmes agents dans le cadre de leur mission d'inspection ou de contrôle.

(L 5.6.2009) **Art. 13ter.** Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui brouille ou perturbe les moyens de communication réservés à l'usage aéronautique.

Art. 14. Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 francs à 500 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura pénétré ou circulé sur un aérodrome ou dans la zone d'un aérodrome non ouverts au public ou aura, sans autorisation, usé d'un aérodrome à des fins auxquelles il n'est pas destiné.

La peine sera de huit jours à un an et l'amende de 501 francs à 10.000 francs, si le fait a été commis à l'aide d'escalade, d'effraction ou de fausse clef, s'il a été commis pendant la nuit ou dans une intention frauduleuse ou à dessin de nuire ou à l'aide de violence ou de menaces.

(L 5.6.2009)**Art. 14bis.** (1) Sera punie d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an et d'une amende de 251 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d'un aéronef des revolvers, armes à feu et armes, des armes blanches et objets coupants, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire.

La tentative du délit prévu à l'alinéa précédent sera punie des mêmes peines.

(2) Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui n'effectue pas les contrôles de sûreté prévus par le droit communautaire.

(3) Sera punie d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui contrairement aux dispositions applicables en matière de sûreté aérienne:

- a. ne soumet pas les passagers à une inspection-filtrage telle que prévue par le droit communautaire;
- b. omet de procéder ou n'effectue pas des fouilles de sûreté dans les aéronefs avant chaque décollage;
- c. n'assure pas le maintien de la stérilité de l'aéronef jusqu'à l'embarquement, pendant tout son déroulement et la préparation du départ;
- d. n'effectue pas la surveillance requise pour empêcher l'accès aux aéronefs en service ou hors service par des personnes non autorisées;
- e. ne ferme pas les portes de la cabine ou ne retire pas les passerelles télescopiques et escaliers ventraux de l'aéronef hors service;
- f. n'appose pas de scellés ou de témoins d'intégrité sur les portes de l'aéronef hors service;
- g. n'utilise pas des scellés numérotés et contrôlés individuellement;
- h. ne vérifie pas les scellés, avant la mise en service de l'aéronef, afin de déceler d'éventuelles manipulations;
- i. n'effectue pas de fouille avant l'entrée en service de l'aéronef, au cas où les scellés sont brisés;
- j. n'assure pas la stérilité des bagages de cabine et de soute afin d'empêcher tout accès non autorisé;
- k. ne s'assure pas que les bagages soient correctement identifiés à l'extérieur pour qu'un lien puisse être établi avec les passagers concernés;
- l. ne s'assure pas que le passager auquel les bagages appartiennent soit enregistré à bord du vol sur lequel ses bagages sont transportés;
- m. ne s'assure pas qu'avant d'être embarqués, les bagages de soute soient gardés dans une zone de l'aéroport à laquelle seules des personnes autorisées aient accès;
- n. ne retire pas de l'aéronef les bagages d'un passager qui, enregistré sur un vol, ne se trouve par la suite pas à bord de l'aéronef;
- o. omet d'identifier les bagages de soute confiés comme bagages accompagnés ou bagages non accompagnés.

Art. 14ter. (1) Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg qui ne dispose pas d'une autorisation d'accès valable est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne ne disposant pas d'une autorisation d'accès valable sera reconduite en dehors des zones de sûreté à accès réglementé par les fonctionnaires de la Police grand-ducale.

Toute personne circulant dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport et qui ne porte pas sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier de façon visible pendant toute la durée du séjour est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé ou les parties critiques de l'aéroport autres que celles à laquelle elle a un droit d'accès avec sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer journalier est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire accompagnant plus que le nombre de personnes autorisées titulaires de laissez-passer journaliers dans les zones de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

(2) Tout conducteur d'un véhicule pénétrant dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport et qui n'affiche pas, pendant toute la période du séjour, de façon visible son laissez-passer journalier, sa carte d'identité aéroportuaire ou son laissez-passer pour véhicule est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Tout conducteur titulaire d'un laissez-passer pour véhicule et circulant non accompagné par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Tout conducteur titulaire d'une autorisation d'accès ou d'un laissez-passer pour véhicule et circulant dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport autre que celle à laquelle il a un droit d'accès avec son véhicule est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

Toute personne titulaire d'un laissez-passer journalier circulant dans des parties de l'aéroport auxquelles elle n'a pas accès à défaut d'être accompagnée par une personne titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

(3) Toute personne qui circule avec un véhicule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sans respecter les règles de circulation applicables dans l'enceinte aéroportuaire et affichées visiblement aux accès est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Art. 15. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Tout commandant qui aura atterri ou pris le départ hors d'un aérodrome sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente;
- 2° Tout commandant qui aura entrepris un vol au moyen d'un aéronef non immatriculé ou non pourvu soit d'une licence, soit d'un certificat de navigabilité ou dont la licence ou le certificat de navigabilité a cessé d'être valable;
- 3° Tout commandant qui, sans avoir obtenu les autorisations nécessaires, aura affecté un aéronef, soit au transport rémunéré des personnes ou des choses, soit à un travail aérien tel que vol d'apprentissage, prise de vues, publicité ou propagande.

Sera puni des mêmes peines l'exploitant qui aura sciemment permis l'envol ou l'atterrissage.

S'il y avait un passager à bord, le maximum de la peine d'emprisonnement sera élevé à trois ans et le maximum de l'amende porté à 30.000 francs. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 16. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10.000 francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura frauduleusement détruit les livres ou documents de bord ou tout autre document relatif à un aéronef avant l'expiration de la durée de validité des documents ou du terme pendant lequel ils doivent être conservés.

Art. 17. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant d'un aéronef en vol ne portant pas les marques distinctives qui lui sont assignées.

Si le fait est involontaire, la peine d'amende sera seule prononcée.

Sera puni d'un emprisonnement de trois mois à cinq ans et d'une amende de 1000 francs à 30 000 francs, tout commandant qui aura sciemment altéré ou caché les marques distinctives assignées à un aéronef ou qui aura fait usage d'un aéronef dont les marques distinctives ont été sciemment altérées ou cachées.

Sera puni des mêmes peines, l'exploitant de l'aéronef qui en aura sciemment permis l'envol.

Art. 18. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura piloté un aéronef sans être titulaire des brevets et licences de capacité requis par les lois et règlements.

L'emprisonnement sera de quinze jours au moins et l'amende de 3000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord de l'aéronef.

Sera puni des mêmes peines, quiconque aura, de quelque manière que ce soit, facilité ou favorisé le délit visé aux alinéas précédents.

Art. 19. Sera puni d'une amende de 501 francs à 10 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans, quiconque, sans l'autorisation de l'exploitant, se sera servi d'un aéronef ou aura tenté de s'en servir.

Art. 20. Sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura pris la conduite d'un aéronef malgré le retrait de sa licence.

L'emprisonnement sera de trois mois et l'amende de 10 000 francs au moins, si, au moment du délit, un passager se trouvait à bord. La peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

Art. 21. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 501 francs à 30 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura contrevenu aux prescriptions des arrêtés pris en exécution de l'article 4 de la présente loi.

Dans le cas de fuite ou de refus d'atterrir, il sera condamné à un emprisonnement de six mois à cinq ans et à une amende de 10 000 francs à 30 000 francs.

Art. 22. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui contreviendra aux dispositions réglementaires relatives aux feux et signaux ainsi qu'à la circulation des aéronefs.

Art. 23. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura embarqué ou débarqué des passagers ou des marchandises en contravention aux prescriptions réglementaires.

Art. 24. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, tout commandant qui aura survolé une agglomération ou tout autre lieu fréquenté au moment du vol, tel que plage, hippodrome ou stade, à une altitude inférieure à celle qui est prescrite par les règlements.

(L 5.6.2009)**Art. 24bis.** Un règlement grand-ducal fixera les trajectoires utilisées pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg.

Les infractions aux dispositions concernant les trajectoires à utiliser pour l'approche et le décollage d'aéronefs à l'aéroport de Luxembourg sont punies d'une amende de 25 euros à 250 euros.

En cas de récidive dans le délai d'un an, le maximum de l'amende est porté à 500 euros.

Art. 24ter. (1) En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 12, 13bis, 14, 14bis, 14ter et 24bis, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas

être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

(3) L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- i. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- ii. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- iii. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

(4) En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

(6) Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut dépasser le maximum des amendes prévues dans la présente loi.

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 25. Seront punis des peines prévues à l'article précédent:

- 1° Tout commandant qui, sans nécessité, effectue un vol ou une manœuvre de nature à mettre en danger les personnes embarquées à bord de l'aéronef ou les personnes et les biens à la surface du sol;
- 2° Quiconque, sans autorisation, aura utilisé un aéronef pour effectuer des exercices de gymnastique ou d'équilibre.

Art. 26. Sera puni des mêmes peines celui qui aura effectué au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aéroport ouverte au public des vols comportant des évolutions périlleuses et inutiles pour la bonne marche de l'appareil.

Art. 27. Seront punies d'une amende de 1000 francs à 30 000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un an ou d'une de ces peines seulement, toutes personnes qui, sans autorisation, auront organisé des spectacles ou exhibitions comportant des évolutions d'aéronefs, des exercices périlleux ou des démonstrations de descentes en parachute, ainsi que celles ayant contribué à ces spectacles exhibitions, exercices ou démonstrations.

Art. 28. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement:

- 1° Quiconque se sera trouvé à bord d'un aéronef sans pouvoir y justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant;
- 2° Quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions données par le commandant ou par son préposé en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celles des personnes transportées;
- 3° Quiconque pénètre dans un aéronef soit en état d'ivresse, soit sous l'influence de stupéfiant ou se met dans cet état pendant la navigation.

En cas de récidive dans le délai de cinq ans, la peine d'emprisonnement sera toujours prononcée.

(L5.6.2009)**Art. 28bis.** (1) Toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones de sûreté à accès réglementé et dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg, sous influence d'alcool ou sous influence d'une des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4),

est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(2) Est punie des peines prévues au paragraphe (1), toute personne y visée qui présente des signes manifestes d'influence d'alcool ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent paragraphe, le minimum de la peine d'emprisonnement et le maximum de la peine d'amende prévues au paragraphe (1) sont portés à respectivement 1 an et 25.000 euros pour tout membre du personnel navigant, qui, dans l'exercice de ses fonctions à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ou à bord de l'aéronef, présente des signes manifestes d'influence d'alcool, ou qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence d'alcool, a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins de 0,1 g d'alcool par litre de sang ou de 0,05 mg d'alcool par litre d'air expiré.

En cas de récidive dans un délai de 3 ans de l'infraction prévue aux deux alinéas précédents, le minimum de la peine d'emprisonnement est porté à 2 ans et le maximum de l'amende à 100.000 euros ou à une de ces peines seulement. Dans ce cas, une interdiction d'exercer l'activité professionnelle dont il s'agit peut être prononcée pour un terme n'excédant pas 5 ans.

(3) S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne visée au paragraphe (1) se trouve dans un des états visés au paragraphe (2), cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

Si cet examen sommaire est concluant, l'imprégnation alcoolique sera déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils dont les critères techniques sont fixés par règlement grand-ducal. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut être déterminée par une prise de sang.

Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

Même en l'absence de tout indice grave visé au premier alinéa du présent paragraphe, toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident est astreinte à subir des vérifications destinées à établir son état alcoolique.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée au paragraphe (1) à l'examen sommaire visé au premier alinéa du présent paragraphe, même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'un accident. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée selon les modalités qui précèdent. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle devra se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air

expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

(4) Sera punie des peines visées au paragraphe (1), toute personne visée au paragraphe (1), dont l'organisme comporte la présence d'une des substances énumérées ci-après : THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à :

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	2
Amphétamine	50
Méthamphétamine	50
MDMA	50
MDA	50
Morphine (libre)	30
Cocaïne	50
Benzoylecgonine	50

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une des personnes visées au paragraphe (1) se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en :

- a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'un des substances visées à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, et ;
- b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent la personne concernée à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

Si les tests visés à l'alinéa précédent s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double. Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une substance prévue à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

Peut également être astreinte à subir des vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} toute personne visée au paragraphe (1) qui est impliquée dans un accident survenu dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg et n'ayant pas causé des dommages corporels.

Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures, et dans les zones de sûreté à accès réglementé qu'il déterminera, toute personne visée aux tests visés à l'alinéa 2 du présent paragraphe. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme

d'une des substances prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe, cet état sera déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe.

La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés, soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale.

L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

Les mêmes peines s'appliquent à toute personne visée au paragraphe (1) impliquée dans un accident et qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereux l'accès et la circulation dans les zones de sûreté à accès réglementé.

(5) Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen sommaire de l'haleine ou à l'examen de la sueur ou de la salive, soit aux tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 1er du paragraphe (4), soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise de sang ou à la prise d'urine, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe (1), à l'exception des membres du personnel navigant qui sont punis des peines prévues à l'alinéa 2 du paragraphe (2).

Les frais de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive, de l'examen de l'air expiré, des tests standardisés pour la détection des substances visées à l'alinéa 3 du paragraphe (4), de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical, ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

(6) Dans tous les cas où le test de l'haleine, de l'examen de la sueur ou de la salive est concluant, la personne visée se voit interdire l'accès ou elle sera obligée de quitter instantanément l'aéronef ou les zones de sûreté à accès réglementé. Il en est de même lorsque la personne visée refuse de se soumettre aux tests prévus.

Art. 29. Sera puni d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs, quiconque aura, d'un aéronef en vol, projeté ou laissé tomber un objet susceptible de causer un dommage à autrui.

Art. 30. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1000 francs à 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue de transport, des munitions ou du matériel de guerre, ou tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions par les lois, règlements ou instructions.

Art. 31. (L 19.5.1973) 1. Sera puni de la réclusion:

- 1) Celui qui aura volontairement compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef privé ou d'Etat;
- 2) Celui qui, sans droit, par violence, ruse ou menace, s'empare d'un aéronef privé ou d'Etat ou en exerce le contrôle ou le détourne de sa route ou tente de commettre l'un de ces faits.

2. La peine sera celle des travaux forcés de dix à quinze ans si l'infraction prévue au paragraphe premier, 1) et 2), a causé des lésions corporelles ou une maladie.

3. La peine sera celle des travaux forcés de quinze à vingt ans:

- 1) Si l'infraction prévue au paragraphe 1er, 1) et 2) a causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave;
- 2) Si l'infraction prévue au paragraphe 1er, 1) et 2) a eu pour conséquence directe la destruction de l'aéronef ou son endommagement grave.

4. Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de mort.

Si le fait a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de mort.

(L 27.10.2010) **Art. 31-1.** (1) Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, celui qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme:

- 1) aura commis à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort; ou
- 2) aura détruit ou endommagé gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou aura interrompu les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.

(2) La peine sera celle de la réclusion de dix à quinze ans si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a causé des lésions corporelles ou une maladie.

(3) La peine sera celle de la réclusion de quinze à vingt ans:

- 1) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave;
- 2) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a eu pour conséquence directe la destruction des installations de l'aéroport ou de l'aéronef, ou son endommagement grave.

(4) Si l'infraction prévue au paragraphe 1^{er}, 1) et 2) a entraîné la mort d'une personne, le coupable sera puni de la réclusion à vie.

Art. 31-2. (L 12.8.2003, L 27.10.2010, L 26.12.2012) abrogé

Art. 32. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 501 francs à 3000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs.

Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 1000 francs à 10 000 francs.

Art. 33. Les infractions aux dispositions des arrêtés grand-ducaux pris en exécution de cette loi pourront être punies d'un emprisonnement ne dépassant pas un an et d'une amende ne dépassant pas 10 000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Les infractions aux décisions du Ministre des Transports pourront être punies d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 50 francs à 500 francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 34. Toute personne qui, condamnée pour une infraction prévue par la présente loi ou par les arrêtés pris pour son exécution, commettra une nouvelle infraction à ces lois ou arrêtés dans un délai de cinq ans à compter du jour où elle a subi ou prescrit sa peine, pourra être condamnée à une peine double du maximum porté contre l'infraction.

Art. 35. (L 19.5.1978) Les dispositions du livre I^{er} du code pénal, ainsi que la loi du 18 août 1879 portant attribution au cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes, modifiée par la loi du 16 mai 1904, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution.

Toutefois en cas de délit, le tribunal pourra décider qu'il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 43 du Code pénal.

Art. 36. Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.

Elles seront, en outre, appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires et des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Art. 37. (L 19.5.1978) Les infractions commises à bord d'un aéronef luxembourgeois privé ou d'Etat sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l'auteur ou le complice présumé ne se trouve pas sur le territoire du Grand-Duché.

Sont compétents pour la poursuite de ces infractions et de celles prévues par la présente loi et par les règlements pris pour son exécution, le procureur d'Etat ou l'officier du Ministère public près le tribunal de police du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où il se trouve et, à leur défaut, celui de Luxembourg.

Les articles 5, 6 et 7 du code d'instruction criminelle tels qu'ils ont été modifiés par la loi du 18 janvier 1879 et l'arrêté grand-ducal du 25 mai 1944 s'appliquent aux infractions commises à bord d'un aéronef étranger en vol, comme si le fait s'était accompli hors du territoire du Grand-Duché. En outre, le coupable d'un crime ou d'un délit commis à bord d'un aéronef étranger en vol pourra être poursuivi au Grand-Duché, si lui-même ou la victime est de nationalité luxembourgeoise ou si l'appareil atterrit au Grand-Duché après l'infraction.

Pourront encore être poursuivis au Grand-Duché les auteurs et les complices des infractions visées à l'article 31 de la présente loi si les infractions ont été commises à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Grand-Duché, ou encore si les auteurs ou les complices présumés de ces infractions se trouvent sur le territoire luxembourgeois.

Sont compétents pour la poursuite des infractions visées aux deux alinéas précédents le Procureur d'Etat du lieu de la résidence de l'auteur ou du complice présumé, celui où l'auteur ou le complice présumé se trouve, celui du lieu de l'atterrissage, et, à leur défaut, le Procureur d'Etat de Luxembourg.

Chapitre III. – Dispositions de police.

Art. 38. Les aéronefs dont les documents de bord prescrits par les règlements ne sont pas produits ou dont les marques d'immatriculation, ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation, pourront être retenus aux frais et risques de l'exploitant, par les autorités chargées de la surveillance et de la police de la navigation aérienne jusqu'à ce que l'identité de l'appareil ou de l'exploitant ait été établie.

Les aéronefs qui ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la navigabilité ou pour lesquels les péages, taxes, redevances ou droits réglementaires n'auront pas été liquidés, pourront de même être retenus dans les conditions fixées par les règlements jusqu'à ce que ces prescriptions soient exécutées.

(L 5.6.2009) **Art. 39.** Les officiers de police judiciaire de la Police grand-ducale peuvent procéder ou faire procéder sous leur contrôle et leur responsabilité dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage de toutes personnes et de leurs objets, bagages ou véhicules.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises peuvent procéder ou faire procéder dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg à l'inspection-filtrage des marchandises.

Les agents visés aux deux alinéas qui précèdent peuvent interdire à toute personne qui s'oppose à l'inspection filtrage ou au contrôle, d'accéder ou de rester dans une zone de sûreté à accès réglementé voire d'accéder ou de demeurer à bord d'un aéronef

(L 5.6.2009) **Art. 39bis.** (1) Outre les officiers et agents de police judiciaire de la Police grand-ducale, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile constatent, par des procès-verbaux, les infractions à la présente loi et aux règlements d'application.

Ce même pouvoir revient aux agents de l'Administration des douanes et accises qui, dans l'exercice de leurs compétences douanières, viennent à constater des infractions à la présente loi ou aux règlements d'exécution.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires de la carrière supérieure de la Direction de l'aviation civile ont qualité d'officier de police judiciaire.

(3) Les fonctionnaires visés au paragraphe (2) doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation aérienne. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité».

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

(L 5.6.2009) **Art. 39ter.** (1) Les fonctionnaires visés à l'article 39bis, paragraphe (1), alinéa 1er, peuvent accéder de jour et de nuit aux installations, locaux, terrains, aménagements et moyens de transport soumis à la présente loi et aux règlements pris en son exécution, s'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Les propriétaires et exploitants concernés doivent être avertis préalablement des actions de contrôle en question.

(2) Les dispositions du paragraphe (1) ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33 (1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demi et vingt heures par deux officiers de police judiciaire au sens de l'article 39bis, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes (1) et (2), les fonctionnaires concernés sont autorisés:

- a) à recevoir communication de tous livres, manuels, registres, fichiers, documents, autorisations, licences, plans de sécurité ou de sûreté des aérodromes, des infrastructures aéroportuaires et des aéronefs et de toute pièce pour autant qu'elle soit pertinente pour la prévention, la recherche et la constatation d'infractions à la sécurité et à la sûreté aériennes;
- b) à prélever ou à faire prélever, aux fins d'examen et d'analyse, des échantillons de produits, matières, substances, articles ou pièces en relation avec la sécurité et la sûreté aériennes. Une partie de l'échantillon, cachetée et scellée, est remise à l'exploitant, au propriétaire ou au détenteur du produit, de la matière, de la substance, de l'article ou de la pièce qui a fait l'objet du contrôle effectué, à moins que celui-ci n'y renonce expressément ou que des raisons techniques ne s'y opposent;
- c) à saisir et, au besoin, à mettre sous scellés, les échantillons visés sous b) ainsi que les documents visés sous a).

(4) Tout exploitant d'aérodrome, d'héliport, d'infrastructures aéroportuaires ou de l'aéronef, tout propriétaire, détenteur ou occupant des dépendances, installations, terrains ou aménagements faisant l'objet des mesures prévues au paragraphe (3) ainsi que les personnels qui les remplacent sont tenus à la réquisition des fonctionnaires chargés de ces mesures, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent. Ils peuvent assister à ces opérations.

(5) Il est dressé procès-verbal des constatations et des opérations.

(6) Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

(L 5.6.2009) **Art. 39quater.** (1) Le directeur de l'aviation civile agrée les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport ou des opérateurs aériens exécutant des missions de sûreté à l'Aéroport de Luxembourg qui répondent aux critères requis de qualification et de formation.

Par missions de sûreté il y a lieu de considérer les missions de contrôle des accès aux zones à accès réglementé de l'Aéroport de Luxembourg, les missions d'inspection-filtrage des personnes, des bagages,

des marchandises ou autres fournitures ainsi que des véhicules pénétrant dans les zones précitées, les missions de protection et de fouille des aéronefs ainsi que les missions de surveillance des zones précitées.

L'agrément détermine de manière précise les missions de sûreté et les équipements de sûreté pour lesquels l'agent de sûreté est spécialement habilité.

En cas de non-respect des conditions de l'agrément, le directeur de l'aviation civile peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

(2) Les critères de qualification et de formation initiale et récurrente desdits agents de sûreté sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Dans le cadre de l'inspection-filtrage des personnes, des bagages, des marchandises ou des véhicules pénétrant dans les zones à accès réglementé, effectuée aux termes de l'article 39 de la présente loi, les agents de sûreté de l'entité gestionnaire de l'aéroport dûment agréés sont autorisés à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité et à procéder à l'inspection-filtrage des personnes, de leurs véhicules et de leurs effets transportés entrant dans les zones à accès réglementé aux fins d'empêcher l'accès d'objets prohibés dans lesdites zones ou dans les aéronefs.

(4) Les agents de sûreté visés au paragraphe (3) interdisent à toute personne qui s'oppose aux mesures d'inspection-filtrage ou qui détient un objet prohibé d'accéder dans les zones à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg voire d'accéder à bord d'un aéronef.

Art. 40. Les agents assermentés rechercheront et constateront par des procès-verbaux toutes les infractions dans les aérodromes et leurs dépendances et à bord des aéronefs ainsi que les infractions aux lois et règlements concernant la navigation aérienne. Les procès-verbaux feront foi jusqu'à preuve contraire et seront transmis sans délai au procureur d'Etat ou à l'officier du ministère public près le tribunal de police compétent.

La compétence de ces agents assermentés s'étendra à tout le territoire du Grand-Duché.

(L 5.6.2009)**Art. 42.** (1) Dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, la Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour collecter, évaluer, diffuser et protéger les informations d'événements définis par le droit communautaire comme ayant eu ou étant susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'ont pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef.

(2) Aux fins de garantir la confidentialité des informations et sans préjudice des dispositions relatives à la poursuite des infractions à la loi pénale, aucune action civile, commerciale, disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.

(3) Le présent article s'applique sans préjudice des dispositions relatives à l'accès à l'information par les autorités de poursuite pénale et par les autorités judiciaires.

« Art. 42bis. (1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger

1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité ;

2° une amende de 2 500 euros à 10 000 euros à toute entité ne respectant pas les dispositions de l'article 42 paragraphe 2 de la présente loi.

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification. »

(L 5.6.2009) **Art. 43.** (1) La Direction de l'aviation civile est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives aux personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou un organisateur de voyages qui refuse, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, d'accepter une réservation pour un vol au départ de l'aéroport de Luxembourg ou d'embarquer une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite, si cette personne dispose d'un billet et d'une réservation valables à moins que le transporteur aérien, son agent ou l'organisateur de voyages ne puisse établir une des causes de dérogation énumérées à l'article 4 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien ou son agent qui ne met pas à disposition, sous les formes accessibles et au moins dans les mêmes langues que l'information mise à disposition des autres passagers, les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leur équipement de mobilité en raison de la taille de l'aéronef ainsi qu'à tout organisateur de voyages qui ne met pas à disposition les règles de sécurité et les restrictions concernant les vols inclus dans les voyages, vacances et circuits à forfait qu'il organise, vend ou offre à la vente.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, ou son agent, ou l'organisateur de voyages ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

(L 23.5.2012) **Art. 43bis.** (1) La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour l'application des dispositions relatives à la liberté de tarification des transporteurs aériens et des principes d'information et de non-discrimination à l'égard des passagers en exécution du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté.

(2) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui publie ou propose les tarifs de passagers ou de fret pour les services aériens au départ de l'aéroport de Luxembourg sans préciser les conditions applicables ou sans préciser le prix définitif à payer à tout moment, incluant outre le tarif de passager ou de fret l'ensemble des taxes, redevances, suppléments et droits applicables inévitables et prévisibles à la date de la publication, y compris les redevances aéroportuaires, la redevance de sûreté ou carburant si celles-ci sont ajoutées au tarif passager ou fret.

(3) Le ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout transporteur aérien, son agent ou tout autre vendeur de billets qui ne publie ou communique pas les suppléments de prix optionnels de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute réservation ou qui ne s'assure pas que ces suppléments fassent l'objet d'une démarche explicite d'acceptation de la part du client.

(4) L'amende ne peut être infligée que si le transporteur aérien, son agent, ou tout autre vendeur de billets ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(5) Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics / Direction de l'Aviation Civile
Auteur(s) :	Maria Dec
Téléphone :	247-74913
Courriel :	maria.dec@av.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adaptation de la législation nationale existante concernant les sanctions à l'encontre des entités et organisations soumises au règlement européen n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	/
Date :	24/06/2019

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
Si oui, laquelle/lesquelles :
Remarques/Observations :
- Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non
- 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 :
- 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 :
- 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 :
- Le projet de loi sous rubrique a été élaboré sans égard au sexe des personnes concernées. Par conséquent, ces mesures législatives n'ont aucun impact sur l'égalité entre femmes et hommes.
- 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

7481/01

N° 7481¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE
sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal
instituant l'organe consultatif pour la culture juste
(18.11.2019)****1) Concernant le projet de loi n°7481 portant introduction
d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948
relative à la réglementation de la navigation aérienne**

Le projet de loi sous avis a pour objet d'introduire un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

Le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil¹ (ci-après le « Règlement (UE) n°376/2014 ») introduit le principe d'une « culture juste » dans l'aviation civile aux termes de laquelle « *les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés* »².

Ce principe est notamment le corollaire de l'obligation de mise en place de systèmes (i) de comptes-rendus obligatoires pour certains événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne, et (ii) de comptes-rendus volontaires pour les événements non déclarés dans le cadre du système de compte rendu obligatoire, mais susceptibles de présenter un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne, tant au niveau de toute entité active dans le domaine de l'aviation, qu'au niveau national.

Le projet de loi sous avis, mettant en œuvre l'article 21 du Règlement (UE) n°376/2014 prévoyant la mise en place au niveau national de sanctions en cas de violation des dispositions du règlement, introduit ainsi des sanctions administratives à l'encontre des entités qui (i) n'adoptent pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité, ou (ii) ne respectent pas les principes de la culture juste garantissant qu'aucune action civile, commerciale, disciplinaire ou relative à des rapports de droit du travail ne soit intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes-rendus obligatoires d'événements, sauf dans les cas de négligence grave.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi sous avis.

*

¹ Règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

² Article 2 paragraphe 12 du Règlement (UE) n°376/2014

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

*

2) Concernant le projet de règlement grand-ducal instituant un organe consultatif pour la culture juste

Le projet de règlement grand-ducal sous avis, qui trouve sa base légale dans le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil³, a pour objet d'instituer auprès de la Direction de l'aviation civile, un « organe consultatif pour la culture juste ».

Si le présent projet de règlement grand-ducal définit clairement la composition de cet organe consultatif pour la culture juste – lequel sera composé de trois membres, deux représentants de la Direction de l'aviation civile et un représentant du ministère de la mobilité et des travaux publics –, la Chambre de Commerce se doit de regretter l'absence totale de précision quant aux missions et fonctions de cet organe.

Dans un souci de sécurité juridique, il apparaît indispensable aux yeux de la Chambre de Commerce que les missions et attributions de ce nouvel organe soient clairement précisées.

En outre, dépendant des missions qui seront effectivement attribuées à ce nouvel organe consultatif, la Chambre de Commerce s'interroge si la composition de celui-ci ne devrait pas être plus hétérogène en y intégrant également des personnes sans lien avec la Direction de l'aviation civile.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce ne peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous avis que sous réserve de la prise en considération de ses observations.

³ Règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007

7481/02

N° 7481²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(10.7.2020)

Par dépêche du 1^{er} octobre 2019, 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 de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte coordonné de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne que le projet de loi sous avis tend à modifier.

Selon la lettre de saisine, aucune fiche financière n'a été jointe, étant donné que le projet n'a pas d'impact sur le budget de l'État.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 29 novembre 2019.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet vise à mettre en œuvre les dispositions relatives à la « culture juste » prévues par le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, tel que modifié, ci-après le « règlement (UE) n° 376/2014 ».

Aux termes de l'article 2, paragraphe 12, du règlement (UE) n° 376/2014, la « culture juste » se définit comme la « culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés ». Cette définition est à lire en combinaison avec les dispositions de l'article 16 du règlement (UE) n° 376/2014, paragraphes 6 à 12. Ces dispositions visent à garantir l'absence de sanctions à l'encontre du personnel lors du compte rendu obligatoire ou facultatif d'événements, en l'absence de manquement délibéré ou grave à leurs obligations.

Le règlement (UE) n° 376/2014 impose, dans son article 16, paragraphe 12, aux États membres de désigner un organisme responsable de la mise en œuvre des dispositions précitées relatives à la culture juste. Il impose également, dans son article 16, paragraphe 11, à chaque organisation établie dans un État membre d'adopter, « après consultation des représentants de son personnel, des règles internes décrivant comment les principes de la "culture juste", [...], sont garantis et appliqués au sein de cette organisation ».

L'article 21 du règlement (UE) n° 376/2014 impose encore aux États membres de prévoir un régime de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives pour les violations de ses dispositions.

Aussi, la loi en projet entend-elle prévoir des sanctions administratives à l'encontre des entités qui ne respecteraient pas les dispositions en matière de « culture juste ». Elle s'accompagne d'un projet de règlement grand-ducal qui vise à instituer l'organe consultatif pour la culture juste, projet soumis le même jour à l'avis du Conseil d'État (dossier CE n° 60.017).

*

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués ainsi qu'à « toute entité » qui ne respecte pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948.

En visant ainsi « toute entité », la disposition sous avis ne permet pas d'assurer une mise en œuvre adéquate des dispositions du règlement (UE) n° 376/2014. En effet, il ne s'agit pas de sanctionner « toute entité » mais toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014. Le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que la disposition soit précisée en ce sens.

Par ailleurs, le paragraphe 1^{er}, point 1^o, ne sanctionne que le défaut d'adoption de règles internes relatives à la culture juste, alors que l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n° 376/2014 impose la consultation des représentants du personnel. La formulation retenue par les auteurs du texte en projet laisse croire que le défaut de consultation des représentants du personnel ne serait pas sanctionné. Par conséquent, le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que la définition du comportement sanctionné par le point 1^o se fasse soit par un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n° 376/2014, soit par la reprise intégrale des chefs d'infractions y prévus.

Le point 2^o entend sanctionner la violation des dispositions de l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948. Le Conseil d'État relève que dans sa teneur actuelle, l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948, introduit par la loi du 5 juin 2009¹, n'est plus en phase avec le règlement (UE) n° 376/2014. En effet, l'article 42, paragraphe 2, ne garantit l'absence de représailles que dans le contexte de comptes rendus obligatoires d'événements, alors que cette absence de représailles doit également être garantie, d'après le règlement (UE) n° 376/2014, dans le contexte de comptes rendus facultatifs.

Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle, que la disposition de l'article 42, paragraphe 2, soit reformulée en ce sens pour assurer une mise en œuvre correcte du droit de l'Union européenne.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 entend assurer le respect du contradictoire lors de la mise en œuvre des amendes administratives. Le Conseil d'État demande de prévoir expressément que la décision du ministre soit motivée.

Paragraphe 3

Le paragraphe 3 déroge au délai de droit commun en matière de recours de réformation. Le Conseil d'État constate que cette dérogation est en ligne avec les dispositions de l'article 43, paragraphe 5, de la loi précitée du 31 janvier 1948, prévoyant également un délai d'un mois.

*

¹ Loi du 5 juin 2009 ayant pour objet de modifier : 1) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne ; 2) la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile ; 3) la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Observation générale*

Le terme latin « *bis* » est à écrire en caractères italiques.

Article unique

À l'occasion de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné.

Au paragraphe 1^{er}, phrase liminaire, de l'article à insérer, le terme « infliger » est à faire suivre d'un deux-points. De plus, au point 2^o, une virgule est à insérer après les termes « article 42 » et les termes « de la présente loi » sont à supprimer, car superfétatoires.

Au paragraphe 3, il convient d'écrire « du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions » et les termes « à partir de la notification » sont à remplacer par les termes « à partir de leur notification ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 10 juillet 2020.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

La Présidente,

Agny DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7481/03

N° 7481³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (21.9.2020).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

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

(21.9.2020)

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir des amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 17 septembre 2020.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

Amendements*Amendement 1 – Article 1^{er}*

La commission propose de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}, Article unique.** A la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 42bis, libellé comme suit :

« Art. 42bis.

(1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes**

~~de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°376/2014 précité ;~~

2° une amende de 2°500 euros à 10°000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 précité** ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2 ~~de la présente loi.~~

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la leur notification. » »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 10 juillet 2020, le Conseil d'État estime que le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » ne respectant pas les dispositions en matière de culture juste. Or, la mise en œuvre adéquate des dispositions du règlement (UE) n°374/2014 requiert la sanction de « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché soumise aux exigences du règlement (UE) n°374/2014 ». Le Conseil d'État exige donc la précision de cette disposition, aux points 1° et 2°, sous peine d'opposition formelle.

La disposition du paragraphe 1^{er}, point 1°, ne sanctionne que le défaut d'adoption de règles internes relatives à la culture juste. Or, l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014 sanctionne également le défaut de la consultation des représentants du personnel imposée par cette disposition. Dès lors le Conseil d'État exige sous peine d'opposition formelle de définir le comportement sanctionné soit par un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014, soit par la reprise intégrale des chefs d'infractions y prévus.

La commission opte pour le renvoi aux dispositions de l'article susmentionné.

De plus, un certain nombre d'observations légistiques du Conseil d'État sont prises en compte.

Amendement 2 – Article 2 nouveau

La commission propose d'introduire un nouvel article 2 de la teneur suivante :

Art. 2. A l'article 42, paragraphe 2 de la même loi, les mots « ou de comptes rendus volontaires d'évènements » sont insérés entre les mots « comptes rendus obligatoires d'évènements » et « , sauf dans les cas de négligence grave ». »

Commentaire de l'amendement 2

La disposition du paragraphe 1^{er}, point 2°, sanctionne les violations de l'article 42, paragraphe 2 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Or, selon le Conseil d'État cette disposition n'est plus en phase avec le règlement (UE) n°376/2014.

En effet, dans sa teneur actuelle la disposition de l'article 42, paragraphe 2 de la loi du 31 janvier 1948 s'applique dans le contexte de comptes rendus obligatoires d'évènements, alors que selon le règlement (UE) n°376/2014 il doit également être applicable dans le contexte de comptes rendus facultatifs. Le Conseil d'État exige la reformulation sous peine d'opposition formelle.

En proposant d'insérer les mots « ou de comptes rendus volontaires d'évènements » dans la loi, la Commission estime que l'article 2 du projet de loi répond à l'exigence du Conseil d'État.

*

Au nom de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics, je vous saurais gré de bien vouloir faire aviser par le Conseil d'État les amendements exposés ci-avant.

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, Madame le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONE

(Les amendements parlementaires sont indiqués en caractères gras)

PROJET DE LOI portant introduction d'un article *42bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

~~Article unique.~~ **Art. 1^{er}.** A la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article *42bis*, libellé comme suit :

« *Art. 42bis*

(1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

1° une amende de 1°250 euros à 5°000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, qui ~~n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°376/2014 précité ;~~**

2° une amende de 2°500 euros à 10°000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 précité ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2 ~~de la présente loi.~~**

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la leur notification. »

Art. 2. A l'article 42, **paragraphe 2 de la même loi, les mots « ou de comptes rendus volontaires d'événements » sont insérés entre les mots « comptes rendus obligatoires d'événements » et « , sauf dans les cas de négligence grave ».**

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7481/04

N° 7481⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(19.12.2020)

Par dépêche du 21 septembre 2020, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 17 septembre 2020.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Conseil d'État constate qu'il a été suivi dans ses observations émises dans son avis du 10 juillet 2020 sur la loi en projet¹.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Amendement 1*

Par l'amendement sous revue, les auteurs précisent à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, à introduire dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, la notion de « toute entité », tel qu'exigé par le Conseil d'État, sous peine d'opposition formelle, dans son avis initial. Est ainsi désormais visée « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 ».

Par ailleurs, les auteurs ajoutent, pour définir le comportement sanctionné, un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n° 376/2014 précité, tel que demandé, sous peine d'opposition formelle, par le Conseil d'État dans son avis initial.

Ces précisions permettent dès lors au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles relatives à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, à introduire dans la loi précitée du 31 janvier 1948.

¹ Avis n° 60.016 du Conseil d'État du 10 juillet 2020 sur le projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne (doc. parl. n° 7481²).

Amendement 2

L'amendement sous examen vise à répondre à l'opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis précité du 10 juillet 2020 quant à la non-conformité de l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948 au règlement (UE) n° 376/2014 précité. Ledit article est dès lors reformulé pour désormais intégrer les comptes rendus volontaires, ce qui permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE*Observation générale*

Le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules, en écrivant, à titre d'exemple à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 1^o, dans sa teneur amendée « article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n° 376/2014 précité ».

Amendement 1

À l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 1^o, dans sa teneur amendée, il y a lieu de relever que le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 ayant déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé.

À l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2^o, il y a lieu de supprimer les signes « ° » aux montants d'argent, pour écrire « 2 500 euros à 10 000 euros ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 19 décembre 2020.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

7481/05

N° 7481⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

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

(4.3.2021)

La Commission se compose de : M. Carlo BACK, Président-Rapporteur ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, Mme Chantal GARY, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Serge WILMES, M. David WAGNER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 8 octobre 2019 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'un texte coordonné, ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 18 novembre 2019.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 10 juillet 2020.

Lors de la réunion du 17 septembre 2020, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, M. Carlo BACK, Président de la Commission, a été désigné comme Rapporteur.

Au cours de l'instruction du projet, la Commission a adopté une série d'amendements parlementaires datant du 21 septembre 2020.

L'avis complémentaire du Conseil d'État date du 19 décembre 2020, avis que la commission a examiné au cours de sa réunion du 4 février 2021.

La Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 4 mars 2021.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi se compose de seulement deux articles et intervient dans le cadre du principe de la « *culture juste* » prévue par le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, tel que modifié.

Il a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant des sanctions administratives pour garantir le respect des principes de la « culture juste » au sein des entités concernées par le Règlement (UE) n°376/2014 précité.

L'aviation est une activité à haut risque où la sécurité est le facteur déterminant. La sécurité des opérations est notamment garantie par la mise en œuvre de systèmes et de procédures de contrôle et de notification des écarts ou d'événements à risque tout au long de la chaîne d'activité. Ces notifications peuvent par exemple revêtir un caractère précis et urgent, pour éviter un problème opérationnel imminent, ou un caractère plus général et dans une optique à plus long terme. Il est donc essentiel pour la sécurité des opérations que tous les acteurs de la chaîne d'activité puissent notifier leur hiérarchie sans entraves et sans peur d'un écart ou d'un événement à risque.

Dans un domaine d'activité où la transparence et le partage des informations sont essentiels, il est donc également essentiel d'instaurer un environnement de travail fondé sur la confiance. Or, dans une culture d'organisation punitive, les salariés concernés auront tendance à cacher leurs erreurs et leurs transgressions pour éviter les punitions et les blâmes. Des événements significatifs ne peuvent alors être notifiés, et la sécurité des opérations s'en trouvera, tôt ou tard, affectée. Par ailleurs, une culture de laisser-faire, ne permet pas non plus d'améliorer la sécurité, car elle risque de laisser sous silence des problématiques de sécurité en ne valorisant pas les initiatives de salariés visant une meilleure sécurité. Il s'agit donc d'éviter une culture de la faute et de la sanction en instaurant plutôt une culture de l'erreur comme source d'apprentissage.

L'enjeu organisationnel à la base de la réglementation européenne précitée et du présent projet de loi est donc de trouver un juste milieu entre ces deux extrêmes, c'est-à-dire une culture d'organisation « juste ».

En instaurant un environnement fondé sur la confiance, la culture juste vise à créer des conditions favorables à la notification des événements et donc à contribuer à une gestion efficace de la sécurité aérienne. Afin de garantir la mise en place et le respect de cette culture juste, des règles claires tout comme la possibilité de sanctions font partie du dispositif.

Suivant l'article 2, paragraphe 12 du règlement (UE) n°376/2014 précité, la culture juste est définie comme « *une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés* ».

Dans ce contexte et pour faire en sorte que le personnel ait confiance dans le système de notification d'événements, les informations contenues dans les comptes rendus d'événements devraient faire l'objet d'une protection adéquate et ne pas être utilisées à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité aérienne.

Ainsi, le règlement européen prévoit précisément que les personnes ayant notifié les événements ne devraient pas faire l'objet de poursuites disciplinaires, administratives ou judiciaires pour des infractions non préméditées ou commises par inadvertance, sauf en cas de négligence grave ou manquement délibéré. Il s'agit donc de garantir le respect des règles de la culture juste en favorisant une protection accrue des membres du personnel des entités soumises au règlement précité, lorsque ceux-ci répondent à l'obligation de notification d'événements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité aérienne.

Dans ce contexte, l'article 21 du règlement précité prévoit la fixation de sanctions afin de garantir que les principes de la culture juste soient introduits et appliqués par les entités visées. Le présent projet de loi introduit donc des sanctions administratives à l'encontre des entités qui, d'une part, n'adoptent pas des règles internes concernant les principes de la culture juste et, d'autre part, ne respectent pas les principes de la culture juste.

Enfin, le même règlement européen stipule à l'article 16, paragraphe 12, que chaque État doit mettre en place un organisme garant de l'application de la culture juste dans le champ de la notification des événements. Au Luxembourg, la transposition de cette disposition se fera par voie de règlement grand-ducal. L'actuel projet de règlement grand-ducal instituant l'organe consultatif pour la culture juste prévoit d'attribuer cette mission à la Direction de l'aviation civile (DAC).

Le projet de loi sous rubrique n'a aucune répercussion sur le budget de l'État luxembourgeois étant donné qu'il n'instaure ni des recettes en faveur du budget de l'État luxembourgeois, ni génère des dépenses à charge du budget de l'État luxembourgeois.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du Conseil d'Etat (10/07/2020)

Dans son avis du 10 juillet 2020, le Conseil d'État a émis trois oppositions formelles à l'égard du premier paragraphe de l'article unique initial. Premièrement, il estime que le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » ne respectant pas les dispositions en matière de culture juste, tandis qu'il faudrait écrire « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché soumise aux exigences du règlement (UE) n°374/2014 ».

Deuxièmement, le Conseil d'État exige de définir le comportement sanctionné soit par un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014, soit par la reprise intégrale des chefs d'infractions y prévus.

Troisièmement, la Haute Corporation exige que la disposition de l'article 42, paragraphe 2 – qui ne garantit l'absence de représailles que dans le contexte de comptes rendus obligatoires d'événements, alors que cette absence de représailles doit également être garantie dans le contexte de comptes rendus facultatifs – soit reformulée en ce sens pour assurer une mise en œuvre correcte du droit de l'Union européenne. L'amendement parlementaire y relatif donnera lieu à l'introduction d'un second article au présent projet de loi.

Enfin, le Conseil d'État demande, sans émettre d'opposition formelle à l'égard du paragraphe 2, qui entend assurer le respect du contradictoire lors de la mise en œuvre des amendes administratives, de prévoir expressément que la décision du ministre soit motivée.

Le projet de règlement grand-ducal instituant l'organe consultatif pour la culture juste fut soumis le même jour à l'avis du Conseil d'État et avisé séparément (Dossier CE n°60.017 du 24 juillet 2020).

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (19/12/2020)

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate qu'il a été suivi dans ses observations du 10 juillet et qu'il est donc en mesure de lever ses oppositions formelles.

*

IV. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre de Commerce (18/11/2020)

La Chambre de Commerce n'a pas formulé de commentaire à l'égard du projet de loi. Par contre, elle a souhaité formuler plusieurs remarques concernant le projet de règlement grand-ducal instituant un organe consultatif pour la culture juste.

Ce projet de règlement grand-ducal trouve sa base légale dans le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil, qui a pour objet d'instituer auprès de la Direction de l'aviation civile un « organe consultatif pour la culture juste ». La Chambre de Commerce regrette notamment que le projet de règlement grand-ducal ne contienne aucune précision quant aux missions et fonctions de cet organe. Dans un souci de sécurité juridique, il lui paraît indispensable que les missions et attributions de ce nouvel organe soient clairement précisées.

En outre, dépendant des missions qui seront effectivement attribuées à ce nouvel organe consultatif, la Chambre de Commerce s'interroge si la composition de celui-ci ne devrait pas être plus hétérogène en y intégrant également des personnes sans lien avec la Direction de l'aviation civile.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er} (ancien article unique)

Le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués ainsi qu'à « toute entité » qui ne respecte pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2, de la loi du 31 janvier 1948.

Le paragraphe 2 entend assurer le respect du contradictoire lors de la mise en œuvre des amendes administratives.

Le paragraphe 3 déroge au délai de droit commun en matière de recours en réformation.

Dans son avis du 10 juillet 2020, le Conseil d'État estime que le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » ne respectant pas les dispositions en matière de culture juste. Or, la mise en œuvre adéquate des dispositions du règlement (UE) n°374/2014 requiert la sanction de « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché soumise aux exigences du règlement (UE) n°374/2014 ». Le Conseil d'État exige donc la précision de cette disposition, aux points 1° et 2°, sous peine d'opposition formelle.

La disposition du paragraphe 1^{er}, point 1°, ne sanctionne que le défaut d'adoption de règles internes relatives à la culture juste. Or, l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014 sanctionne également le défaut de la consultation des représentants du personnel imposée par cette disposition. Dès lors le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de définir le comportement sanctionné soit par un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014, soit par la reprise intégrale des chefs d'infractions y prévus.

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'État demande de prévoir expressément que la décision du ministre soit motivée.

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'État constate que cette dérogation est en ligne avec les dispositions de l'article 43, paragraphe 5, de la loi précitée du 31 janvier 1948, prévoyant également un délai d'un mois.

La commission a décidé de tenir compte des recommandations faites par le Conseil d'État et de remédier à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis. Pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, la commission a opté pour le renvoi aux dispositions de l'article susmentionné.

La commission a par conséquent décidé de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}. Article unique.** A la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 42**bis**, libellé comme suit :

« **Art. 42bis.** (1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°376/2014 précité ;**

2° une amende de 2°500 euros à 10°000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 précité** ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2 ~~de la présente loi.~~ »

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la leur notification. » »

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate qu'il a été suivi dans ses observations émises dans son avis du 10 juillet 2020 sur la loi en projet.

Par l'amendement, il est précisé à l'article 42**bis**, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qu'est visée « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règle-

ment (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 », tel qu'exigé par le Conseil d'État, sous peine d'opposition formelle, dans son avis initial.

Par ailleurs, a été ajouté, pour définir le comportement sanctionné, un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité, tel que demandé, sous peine d'opposition formelle, par le Conseil d'État dans son avis initial.

Ces précisions ont permis au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles relatives à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, points 1^o et 2^o, à introduire dans la loi précitée du 31 janvier 1948.

La commission en a pris note.

Article 2 nouveau

La commission a proposé d'introduire un nouvel article 2 de la teneur suivante :

« Art. 2. A l'article 42, paragraphe 2 de la même loi, les mots « ou de comptes rendus volontaires d'événements » sont insérés entre les mots « comptes rendus obligatoires d'événements » et « , sauf dans les cas de négligence grave ». »

La disposition du paragraphe 1^{er}, point 2^o, sanctionne les violations de l'article 42, paragraphe 2 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Or, selon le Conseil d'État cette disposition n'est plus en phase avec le règlement (UE) n°376/2014.

En effet, dans sa teneur actuelle la disposition de l'article 42, paragraphe 2 de la loi du 31 janvier 1948 s'applique dans le contexte de comptes rendus obligatoires d'événements, alors que selon le règlement (UE) n°376/2014 il doit également être applicable dans le contexte de comptes rendus facultatifs. Le Conseil d'État exige la reformulation sous peine d'opposition formelle.

En proposant d'insérer les mots « ou de comptes rendus volontaires d'événements » dans la loi, la Commission a estimé que l'article 2 du projet de loi répond à l'exigence du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement vise à répondre à l'opposition formelle émise par la Haute Corporation dans son avis précité du 10 juillet 2020 quant à la non-conformité de l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948 au règlement (UE) n°376/2014 précité. Ledit article a été reformulé pour désormais intégrer les comptes rendus volontaires, ce qui permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative.

Observations d'ordre légistique

Dans son avis du 10 juillet 2020, le Conseil d'État note que le terme latin « bis » est à écrire en caractères italiques.

Pour ce qui est de l'ancien article unique (nouvel article 1^{er}), la Haute Corporation note qu'à l'occasion de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné.

Au paragraphe 1^{er}, phrase liminaire, de l'article à insérer, le terme « infliger » est à faire suivre d'un deux-points. De plus, au point 2^o, une virgule est à insérer après les termes « article 42 » et les termes « de la présente loi » sont à supprimer, car superfétatoires.

Au paragraphe 3, il convient d'écrire « du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions » et les termes « à partir de la notification » sont à remplacer par les termes « à partir de leur notification ».

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules, en écrivant, à titre d'exemple à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, point 1^o, dans sa teneur amendée « article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité ».

Pour ce qui est de l'amendement 1, la Haute Corporation considère qu'à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, point 1^o, dans sa teneur amendée, il y a lieu de relever que le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement euro-

péen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 ayant déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé.

À l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2°, il y a lieu de supprimer les signes « ° » aux montants d'argent, pour écrire « 2 500 euros à 10 000 euros ».

La commission a décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

*

Sous le bénéfice 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 n°7481 dans la teneur qui suit :

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant introduction d'un article 42*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Art. 1^{er}. A la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 42*bis*, libellé comme suit :

« Art. 42*bis* (1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

- 1° une amende de 1°250 euros à 5°000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, tel que modifié, qui ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité ;
- 2° une amende de 2 500 euros à 10 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 précité ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2.

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de leur notification. »

Art. 2. A l'article 42, paragraphe 2 de la même loi, les mots « ou de comptes rendus volontaires d'événements » sont insérés entre les mots « comptes rendus obligatoires d'événements » et « , sauf dans les cas de négligence grave ».

Luxembourg, le 4 mars 2021

Le Président-Rapporteur,
Carlo BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7481

SEANCE

du 10.03.2021

BULLETIN DE VOTE (4)

Projet de loi N°7488

Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)	Nom des Députés	Vote			Procuration (nom du député)
	Oui	Non	Abst.			Oui	Non	Abst.	

CSV

Mme ADEHM	Diane	x			M. MISCHO	Georges	x		
Mme ARENDT (ép. KEMP)	Nancy	x			Mme MODERT	Octavie	x		
M. EICHER	Emile	x			M. MOSAR	Laurent	x		
M. EISCHEN	Félix	x			Mme REDING	Viviane	x		
M. GALLES	Paul	x			M. ROTH	Gilles	x		
M. GLODEN	Léon	x			M. SCHAAF	Jean-Paul	x		
M. HALSDORF	Jean-Marie	x			M. SPAUTZ	Marc	x		
Mme HANSEN	Martine	x			M. WILMES	Serge	x		
Mme HETTO-GAASCH	Françoise	x			M. WISELER	Claude	x		(HANSEN Martine)
M. KAES	Aly	x			M. WOLTER	Michel	x		
M. LIES	Marc	x							

déi gréng

Mme AHMEDOVA	Semiray	x			Mme GARY	Chantal	x		
M. BACK	Carlo	x			M. HANSEN	Marc	x		
M. BENOY	François	x			Mme LORSCHÉ	Josée	x		
Mme BERNARD	Djuna	x			M. MARGUE	Charles	x		
Mme EMPAIN	Stéphanie	x							

LSAP

Mme ASSELBORN-BINTZ	Simone	x			M. DI BARTOLOMEO	Mars	x		
M. BIANCALANA	Dan	x			M. ENGEL	Georges	x		
Mme BURTON	Tess	x		(ENGEL Georges)	M. HAAGEN	Claude	x		
Mme CLOSENER	Francine	x			Mme HEMMEN	Cécile	x		
M. CRUCHTEN	Yves	x			Mme MUTSCH	Lydia	x		

DP

M. ARENDT	Guy	x			M. GRAAS	Gusty	x		
M. BAULER	André	x			M. HAHN	Max	x		
M. BAUM	Gilles	x			Mme HARTMANN	Carole	x		
Mme BEISSEL	Simone	x			M. KNAFF	Pim	x		(BAUM Gilles)
M. COLABIANCHI	Frank	x			M. LAMBERTY	Claude	x		
M. ETGEN	Fernand	x			Mme POLFER	Lydie	x		

ADR

M. ENGELEN	Jeff	x			M. KEUP	Fred	x		(ENGELEN Jeff)
M. KARTHEISER	Fernand	x			M. REDING	Roy	x		(KARTHEISER Fernand)

déi Lénk

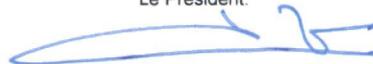
M. BAUM	Marc	x			M. WAGNER	David	x		
---------	------	---	--	--	-----------	-------	---	--	--

Piraten

M. CLEMENT	Sven	x			M. GOERGEN	Marc	x		
------------	------	---	--	--	------------	------	---	--	--

	Vote		
	Oui	Non	Abst.
Votes personnels	55	0	0
Votes par procuration	5	0	0
TOTAL	60	0	0

Le Président:



Le Secrétaire général:



7481/06

N° 7481⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

* * *

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

(12.3.2021)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 10 mars 2021 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant introduction d'un article 42bis
dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative
à la réglementation de la navigation aérienne**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 mars 2021 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 10 juillet et 19 décembre 2020 ;

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 16 votants, le 12 mars 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

10



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 mars 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7560 Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. 7561 Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
4. 7562 Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970

- Désignation d'un Rapporteur
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies

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

Mme Vénéreé Dos Reis, Mme Linda Mazzola, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Monsieur le Président-Rapporteur procède à une brève présentation du projet de rapport.

Le représentant du Ministère attire dans ce contexte l'attention sur deux erreurs matérielles ou plutôt deux oublis. En effet, le Conseil d'État avait noté dans ses observations d'ordre légistique, qu'à l'occasion de l'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné. Par conséquent « article 42bis » est à souligner dans le premier article.

En outre, le Conseil d'État avait remarqué qu'il y a lieu de supprimer les signes « ° » aux montants d'argent, pour écrire « 2 500 euros à 10 000 euros ».

La commission décide de reprendre ces deux suggestions.

Sous réserve de ces modifications, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

2. 7560 Projet de loi portant approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010

Monsieur Carlo Back est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède ensuite à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7560⁰⁰).

L'objet du projet de loi à article unique est l'approbation de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010.

Le projet de loi intervient dans le cadre des travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI ») visant à adapter les régimes pénaux nationaux aux nouvelles obligations et exigences de sûreté relevées au niveau international.

La Convention de Beijing a pour objectif la création de nouvelles incriminations dans le droit interne des États parties. Elle a été adoptée lors de la Conférence diplomatique sur la sûreté de l'aviation tenue sous les auspices de l'OACI du 30 août au 10 septembre 2010 à Pékin et vise à moderniser les deux accords multilatéraux susmentionnés - auxquels le Luxembourg est État partie - à savoir, la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, et le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

La Convention de Beijing criminalise l'utilisation d'aéronefs civils pour provoquer la mort ou causer des dommages corporels ou des dégâts graves, pour libérer ou décharger une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des substances semblables afin de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels ou des dégâts graves ainsi que les cyber-attaques contre des installations de navigation aérienne.

De plus, la Convention prévoit entre autres la responsabilité pénale des commanditaires et des organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine. Elle élargit également les chefs de compétence prévus par les instruments précédents en exigeant que chaque État partie établisse sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsqu'elle est commise par un de ses ressortissants, et en permettant à chaque État partie d'établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsque l'un de ses ressortissants en est la victime.

En résumé, il s'agit d'une modernisation du cadre juridique de la sûreté de l'aviation. En criminalisant des actes constituant des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, y compris certains actes accomplis dans le cadre de la préparation des infractions en question, elle renforce la capacité des États d'empêcher la réalisation de ces infractions ainsi que de poursuivre et de punir ceux qui les commettent.

3. 7561 **Projet de loi portant approbation du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963**

Monsieur Carlo Back est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7561⁰⁰).

Le projet de loi, tout comme les projets de loi n°7560 et n°7562, s'inscrit dans le contexte des efforts de rénovation du cadre juridique international en matière de sûreté aérienne, engagés après les attentats du 11 septembre 2001.

L'objectif premier du Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (ci-après « Protocole de Montréal ») est de mener les États parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile.

Le Protocole de Montréal amende une convention internationale à laquelle le Luxembourg a adhéré, à savoir la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 (ci-après « Convention de Tokyo »).

Ce Protocole vient, entre autres, élargir la compétence en reconnaissant, sous certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs. L'établissement d'une telle compétence sur des infractions est obligatoire du moment que les critères énoncés dans le Protocole sont respectés.

Ce Protocole accorde également une reconnaissance juridique et certaines protections aux agents de sûreté en vol. De plus, il contient des dispositions portant sur des questions telles que la coordination inter-États, l'application régulière de la loi, le traitement équitable et le droit de chercher à recouvrer conformément au droit national.

4. 7562 **Projet de loi portant approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à La Haye, le 16 décembre 1970**

Monsieur Carlo Back est désigné comme rapporteur du projet de loi.

Le représentant du Ministère procède à la présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du projet de loi (document parlementaire PL7562⁰⁰).

L'objet du projet de loi à article unique est l'approbation du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970. L'approbation de la Convention de Beijing de 2010 est l'objet du projet de loi n°7560.

L'objectif premier du Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (ci-après « Protocole de Beijing ») est de mener les États parties à créer de nouvelles incriminations dans leur droit interne afin de faire face, entre autres, à une augmentation avérée de menaces à la sûreté de l'aviation civile.

Le Protocole de Beijing élargit la portée de la Convention de La Haye afin d'englober différentes formes de détournement d'aéronefs, y compris les détournements effectués au moyen de technologies modernes.

De plus, le Protocole prévoit également la responsabilité pénale des commanditaires et des organisateurs d'une infraction, ainsi que la responsabilité des personnes qui, sciemment, aident l'auteur d'une infraction à se soustraire à une enquête, à des poursuites ou à une peine. Toute personne qui menace de commettre une infraction peut être tenue pénalement responsable quand les circonstances indiquent que la menace est crédible. Dans certaines conditions, consentir à contribuer ou contribuer à une infraction, qu'elle soit effectivement commise ou non, peut être punissable. Une personne morale peut être tenue pénalement responsable si le droit interne applicable le prévoit.

Le Protocole vient en outre élargir les chefs de compétence en exigeant que chaque État partie établisse sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsqu'elle est commise par un de ses ressortissants, et en permettant à chaque État partie d'établir sa compétence aux fins de connaître d'une infraction lorsque l'un de ses ressortissants en est la victime. Il affirme aussi les principes d'équité de traitement et de non-discrimination. Par ailleurs, le Protocole contient une clause selon laquelle un État ne peut pas refuser d'extrader l'auteur d'une infraction au seul motif que celle-ci serait de nature politique.

Le Protocole de Beijing modernise le cadre juridique de la sûreté de l'aviation. En criminalisant des actes constituant des menaces contre l'aviation civile et en élargissant la gamme des infractions de manière à englober différentes formes de détournement d'aéronef, y compris certains actes accomplis dans le cadre de la préparation des infractions en question, cet instrument renforcera la capacité des États d'empêcher la réalisation de ces infractions ainsi que de poursuivre et de punir ceux qui les commettent. Par ailleurs cet instrument contribue également à la mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies adoptée le 8 septembre 2006, en renforçant le régime conventionnel mondial sur le contre-terrorisme.

Ce Protocole vient, entre autres, élargir la compétence en reconnaissant, à certaines conditions, la compétence de l'État d'atterrissage et de l'État de l'exploitant sur les infractions et actes commis à bord d'aéronefs. L'établissement d'une telle compétence sur des infractions est obligatoire du moment que les critères énoncés dans le Protocole sont respectés.

Monsieur Carlo Back (déi gréng) souhaite savoir quel État serait compétent en cas d'une infraction commise dans un avion de la compagnie Luxair. Il lui est répondu que s'il s'agit d'un incident qui sera notifié à la Direction de l'aviation civile et à la police luxembourgeoise, l'on est en présence d'une collaboration entre les États membres compétents (notamment le pays d'atterrissage, ou encore le pays dont l'auteur de l'infraction est ressortissant). Néanmoins, aucune réponse concrète ne peut être donnée pour le moment, au vu du fait que l'approbation des Conventions (par les projets de loi 7560, 7561 et 7562 en l'occurrence) requiert dans une seconde phase une adaptation de la législation nationale (Code pénal, Code de procédure pénale, loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne). Ce travail d'une grande envergure a déjà été commencé. Ce point a également été évoqué dans les trois avis émis par le Conseil d'État.

5. Divers

Par courrier n°249073 du 12 février 2021, la sensibilité politique « Piraten » a demandé la convocation d'une réunion jointe de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics et de la Commission de la Justice au sujet du « fichier radar ».

Monsieur le Ministre précise dans ce contexte que la gestion de ces fichiers ne tombe pas dans le champ de compétence de son Ministère, mais dans les attributions du Ministère de la Sécurité intérieure. Néanmoins, en cas de besoin, son Ministère participera à la réunion pour le volet technique.

Pour ce qui est de la question, d'ordre plutôt technique, relative à un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes lors de la capture d'image et d'un masquage des passagers du véhicule soulevée dans une réunion précédente, Monsieur le Ministre répond qu'il n'a pas connaissance de l'existence d'un tel mécanisme.

Il se renseignera auprès des États voisins (notamment Belgique, France, Suisse, Pays-Bas, Allemagne) quant à l'existence d'un tel système, respectivement quant à la gestion de la problématique soulevée.

La commission parlementaire se déclare d'accord avec cette façon de procéder.

Par courrier n°249791 du 26 février 2021, le groupe politique CSV a souhaité voir convoquer à brève échéance une réunion jointe de la Commission de la Justice et de la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au sujet des « activités de gardiennage et de surveillance ».

Pour ce qui est des questions relatives aux missions dont sont investis les agents des entreprises précitées au service de la société CFL, Monsieur le Ministre propose à la commission parlementaire de programmer une réunion avec des représentants de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (« CFL ») ; réunion au cours de laquelle le cahier des charges afférent pourrait le cas échéant être présenté et examiné afin de répondre aux questions du groupe politique CSV.

Pour ce qui est de la demande de pouvoir disposer des contrats actuellement conclus avec les entreprises en question, Monsieur le Ministre rend attentif au fait qu'il s'agit dans ce cas précis de contrats conclus entre deux sociétés privées. L'État n'est pas partie contractante. Il donne à considérer qu'une consultation des contrats impliquerait une révélation des prix. L'orateur se pose dans ce contexte la question relative à la légalité d'une telle ingérence. Il souligne que la responsabilité d'une telle décision incomberait alors à la Chambre des Députés.

Monsieur Marc Spautz (CSV) remercie Monsieur le Ministre pour ces précisions. Il estime qu'il revient au service juridique de la Chambre des Députés de vérifier les aspects juridiques en relation avec la consultation d'un tel contrat. Les auteurs de la demande préciseront leurs préoccupations ainsi que leur intention au cours de la réunion jointe avec la Commission de la

Justice, commission parlementaire dans laquelle les auteurs de la demande sont membres.

La Secrétaire-administrateur,
Tania Sonnetti

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

09



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 04 février 2021

La réunion a eu lieu par visioconférence

Ordre du jour :

1. 7693 Projet de loi relatif à la construction d'infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7652 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Examen de l'avis du Conseil d'État
- Examen de l'avis de la CNPD
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7601 Projet de loi relatif à la modification de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest
- Rapporteur : Monsieur Carlo Back

- Continuation de l'examen des articles
5. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies

Mme Viviane Reding remplaçant M. Félix Eischen

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

M. Paul Eilenbecker, Mme Vénére Dos Reis, M. Alain Disiviscour, Mme Sonja Conzemius, M. Gilbert Schmit, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Anne Negretti, Mme Joëlle Tanson, de l'Administration des bâtiments publics

Mme Stéphanie Theisen, de la Direction de l'Aviation civile

M. Luc Dhamen, Directeur du Fonds Belval

Mme Daniela Di Santo, Directeur adjoint du Fonds Belval

Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7693 Projet de loi relatif à la construction d'infrastructures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange

Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission propose comme temps de parole le modèle de base.

2. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

La commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 21 décembre 2020.

Article 1^{er} (ancien article unique)

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate qu'il a été suivi dans ses observations émises dans son avis du 10 juillet 2020 sur la loi en projet.

Par l'amendement, il est précisé à l'article 42bis, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2° de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qu'est visée « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil

et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 », tel qu'exigé par le Conseil d'État, sous peine d'opposition formelle, dans son avis initial.

Par ailleurs, a été ajouté, pour définir le comportement sanctionné, un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité, tel que demandé, sous peine d'opposition formelle, par le Conseil d'État dans son avis initial.

Ces précisions ont permis au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles relatives à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, à introduire dans la loi précitée du 31 janvier 1948.

La commission en prend note.

Article 2 nouveau

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État constate que l'amendement vise à répondre à l'opposition formelle émise par la Haute Corporation dans son avis précité du 10 juillet 2020 quant à la non-conformité de l'article 42, paragraphe 2, de la loi précitée du 31 janvier 1948 au règlement (UE) n°376/2014 précité. Ledit article a été reformulé pour désormais intégrer les comptes rendus volontaires, ce qui permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative.

La commission en prend acte.

Observations d'ordre légistique

Dans son avis complémentaire du 19 décembre 2020, le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont à séparer par des virgules, en écrivant, à titre d'exemple à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 1°, dans sa teneur amendée « article 16, paragraphe 11, du règlement (UE) n°376/2014 précité ».

Pour ce qui est de l'amendement 1, la Haute Corporation considère qu'à l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 1°, dans sa teneur amendée, il y a lieu de relever que le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007 ayant déjà fait l'objet de modifications, il convient d'insérer les termes « , tel que modifié » après l'intitulé.

À l'article 42*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2°, il y a lieu de supprimer les signes « ° » aux montants d'argent, pour écrire « 2 500 euros à 10 000 euros ».

La commission décide de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

3. 7652 Projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

La commission procède à l'examen de l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après la « CNPD ») du 30 décembre 2020.

À noter à titre liminaire, que la CNPD n'a pas été directement saisie du projet de loi, mais qu'elle a néanmoins souhaité se prononcer quant aux dispositions du projet de loi sous examen.

La CNPD explique cette auto-saisine par le fait qu'elle s'était déjà prononcée quant au projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et portant modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Quant au cadre légal, la CNPD note que le projet de loi propose de modifier l'article 3, alinéa 2, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 25 juillet 2015 en prévoyant un élargissement de la prise en compte des infractions au Code de la route par les radars automatiques. Elle salue le choix du Gouvernement de doter d'une base légale l'installation des radars automatiques ayant l'ensemble de ces fonctionnalités.

Le représentant du Ministère souligne dans ce contexte que le projet de loi ne prévoit pas un élargissement des infractions au Code de la route qui peuvent être constatées par un radar automatique. Le projet de loi introduit uniquement la possibilité pour un radar de constater automatiquement et simultanément plusieurs infractions déjà prévues par la loi CSA.

Quant aux images prises par les radars feux rouges, la CNPD observe que lors de la constatation de l'inobservation d'un signal lumineux rouge, en fonction de l'endroit où il est installé et de l'angle de la caméra, un radar serait susceptible non seulement de capturer la plaque d'immatriculation du véhicule, la photo du conducteur, du passager, mais également celles des personnes physiques circulant sur la voie publique, tels que des piétons traversant la route à cet endroit. En fonction de la configuration des lieux et du degré de fréquentation de l'espace public, un radar pourrait donc capturer les images des visages autres que celles des personnes présentes dans le véhicule.

Le représentant du Ministère renvoie dans ce contexte à l'article 11, paragraphe (3) de la loi modifiée du 25 juillet 2015 qui prévoit que « lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire ». Il s'ensuit qu'en application des dispositions législatives déjà en vigueur, toute personne autre que le conducteur doit obligatoirement être masquée.

La CNPD relève encore dans ce contexte qu'il est nécessaire de masquer automatiquement les images des piétons et de toute personne autre que le conducteur, qui n'auraient aucun lien avec l'infraction.

Le représentant du Ministère précise que ceci n'est pas nécessaire, alors que la photo concernant le véhicule en infraction ne peut uniquement être consultée lors de chaque exercice du droit d'accès de la personne concernée. Si ladite personne exprime sa volonté d'exercer son droit d'accès, un agent de police

masque toute personne autre que le conducteur sur la photo avant d'exhiber ladite photo à la personne concernée. En outre, il y a lieu de souligner que les photos des radars feux rouges sont prises par l'arrière, afin que le signal lumineux rouge soit clairement visible. Comme la photo est prise par l'arrière, il est évident que le conducteur reste invisible sur la photo.

Quant à l'information du public de l'existence des radars feux rouges, la CNPD estime que le projet de loi ne fait pas état de l'information du public de l'existence de ces radars aux feux rouges.

Le représentant du Ministère précise que tous les radars vitesse fixes sont aujourd'hui signalés par des panneaux d'annonce radars. Ceci sera, bien évidemment, également le cas pour les radars feux rouges. En outre, une carte exhaustive de tous les radars fixes au Luxembourg est publiée sur le site internet du MMTP¹. De plus, la presse et le grand public sont régulièrement informés lors de l'installation de nouveaux radars fixes.

En outre, la CNPD rappelle que l'article 12, paragraphe 1^{er} de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité intérieure prévoit un minimum d'informations devant être fournies aux personnes concernées. Cet article dispose que « Le responsable du traitement met à la disposition de la personne concernée au moins les informations suivantes :

- a) L'identité et les coordonnées du responsable du traitement ;
- b) Les coordonnées du délégué à la protection des données ;
- c) Les finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel ;
- d) Le droit d'introduire une réclamation auprès d'une des deux autorités de contrôle visées aux articles 39 et 40 et les coordonnées de ladite autorité ;
- e) L'existence du droit de demander au responsable du traitement des données à caractère personnel relatives à une personne concernée » ».

Pour ce qui est de l'identité et des coordonnées du responsable du traitement, le représentant du Ministère précise que sur l'avis de constatation et le formulaire de contestation qui sont envoyés aux personnes concernées, l'identité et les coordonnées du responsable du traitement (Police) sont indiquées.

Pour ce qui est des coordonnées du délégué à la protection des données, il est précisé que ces coordonnées ne se trouvent effectivement pas sur lesdits documents.

Pour ce qui est des finalités du traitement auquel sont destinées les données à caractère personnel, il est précisé que ces données ne sont pas non plus fournies aux personnes concernées.

Pour ce qui est du droit d'introduire une réclamation auprès d'une des deux autorités de contrôle visées aux articles 39 et 40 et les coordonnées de ladite autorité, il est précisé que sur l'avis de constatation, la personne concernée est informée qu'elle peut contester l'infraction en renvoyant le formulaire de contestation se trouvant en annexe.

¹ <https://transports.public.lu/fr/secteurs/circulation-routiere/securite/radars-fixes-et-mobiles.html>

Pour ce qui est de l'existence du droit de demander au responsable du traitement des données à caractère personnel relatives à une personne concernée, il est précisé que sur l'avis de constatation, il est indiqué que toute personne concernée a le droit d'aller consulter la photo concernant le véhicule en infraction et ses données à caractère personnel auprès du Centre National du Traitement sis à Bertrange.

Afin de se conformer à l'article 12, paragraphe 1^{er} de la loi du 1^{er} août 2018, il est proposé de compléter l'avis de constatation par les points b) et c) soulevés par la CNPD lors d'une prochaine modification du Code de la Route, proposition à laquelle la commission parlementaire se rallie.

Quant à la phase test de l'installation des radars feux rouges, la CNPD considère qu'il est opportun de profiter de cette phase afin d'observer si l'installation de ces radars feux rouges pose des questions en termes de protection des données (notamment pour savoir si des piétons apparaissent sur les images, ou encore si les personnes concernées sont correctement informées de la présence de tels radars).

Le représentant du Ministère explique que la phase test a bien évidemment pour but de contrôler le fonctionnement adéquat de ce nouveau type de radar.

Quant à l'exercice du droit d'accès aux données du système CSA par les personnes concernées, la CNPD estime nécessaire de modifier l'article 11, paragraphe 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 dans le but de permettre « (...) à la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction de consulter la photo concernant son véhicule, selon son choix, sur place au Centre, ou de recevoir communication de la photo via une demande écrite préalable adressée au Centre ».

Le représentant du Ministère rappelle que cette position de la CNPD, qui avait déjà été exprimée dans son avis émis en date du 25 février 2015, n'a pas été retenue par la Chambre des Députés.

Avant que chaque personne concernée puisse exercer son droit d'accès à la photo concernant le véhicule en infraction et aux données à caractère personnel la concernant, chaque photo prise par le radar sera contrôlée, revue et corrigée. Cette révision de la photo est actuellement faite au Centre par un agent de police de manière manuelle. Si, suite à chaque demande écrite, les photos étaient envoyées au domicile des personnes concernées, ceci générerait une charge de travail supplémentaire non négligeable, ce qui risquerait de mettre en péril le bon fonctionnement du système CSA.

Quant à la durée de conservation des photos, la CNPD constate que le fichier contient seulement les données « par infraction constatée et enregistrée ». Par conséquent, elle se demande s'il y a lieu de comprendre *a contrario* que s'il n'y a pas d'infraction constatée, les photos ne sont pas enregistrées et automatiquement détruites.

Le représentant du Ministère explique que cette question ne se pose pas, étant donné que les radars se déclenchent uniquement en cas d'une infraction constatée, à l'exception des radars tronçon où les données de chaque véhicule

sont enregistrées, mais automatiquement détruites si aucune infraction n'a été constatée.

Monsieur Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les photos seront uniquement anonymisées en cas de consultation de la photo (exercice du droit d'accès). Par conséquent, les photos non consultées seraient conservées sur le serveur, sans être anonymisées.

Il lui est répondu par l'affirmative, en précisant que tel est le cas aussi longtemps que la procédure est en cours. Il est encore rappelé qu'une photo est uniquement prise en cas d'une infraction constatée.

Dans ce contexte, Monsieur Goergen rappelle que la CNPD a relevé qu'il est nécessaire de masquer automatiquement les images des piétons qui n'ont aucun lien avec l'infraction.

Il est rappelé dans ce cadre que, si une personne souhaite consulter la photo, un agent de police masque toute personne autre que le conducteur sur la photo avant d'exhiber ladite photo à la personne concernée. Par ailleurs, pour ce qui est des photos des radars feux rouges, qui sont prises par l'arrière, afin que le signal lumineux rouge soit clairement visible, le conducteur n'est pas identifiable sur la photo.

Il est souligné que la photo non consultée est conservée sur le serveur aussi longtemps que la procédure est en cours, sans être visionnée. Deux semaines après le paiement de l'amende, les photos seront supprimées du serveur.

Monsieur Goergen attire encore l'attention sur l'exigence formulée par la CNPD d'un masquage automatique des personnes physiques aux abords des routes lors de la capture d'image et d'un masquage temporaire des passagers du véhicule afin que ces derniers puissent être à nouveau rendus visibles à l'occasion d'une éventuelle procédure judiciaire. Monsieur le Ministre répond qu'il n'a pas connaissance de l'existence d'un tel mécanisme. Si cette possibilité technique existait, sa mise en place pourrait être envisagée. L'orateur dit vouloir se renseigner auprès des États voisins quant à l'existence d'un tel système. Il est précisé dans ce contexte que le modèle de radar utilisé au Luxembourg a été choisi suite à une procédure de marché public et ne permet pas un tel masquage automatique.

Pour ce qui est de la contrainte qu'il faut se déplacer à Bertrange auprès du Centre National du Traitement pour pouvoir consulter la photo, Monsieur Goergen propose comme alternative la possibilité de pouvoir la consulter dans l'espace sécurisé de MyGuichet.lu. Monsieur le Ministre informe qu'il s'agit en l'occurrence non seulement d'un choix politique, mais avant tout d'un choix pragmatique de devoir se déplacer à Bertrange si l'on souhaite consulter la photo.

*

Dans un second temps, Monsieur Marc Goergen procède à la présentation de l'amendement proposé par sa sensibilité politique dans le cadre du projet de loi sous examen, introduit le 1^{er} février 2021.

Il est proposé de modifier le point 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés comme suit :

« 2. identifier le conducteur, ainsi que le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.; »

En effet, afin d'éviter tout abus de la part des conducteurs, tout appareil automatique doit fournir des informations permettant l'identification du conducteur d'un véhicule qui a dépassé la limitation réglementaire de la vitesse. L'identité du conducteur peut, par exemple, être déterminée à travers une photographie du siège conducteur. Ainsi tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule ne peut inciter une personne tierce à prendre la responsabilité pour le dépassement de vitesse.

Monsieur le Ministre indique que les expériences acquises jusqu'ici sont assez positives au Luxembourg. À noter que, d'un côté, la responsabilité incombe à la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule. À noter que, d'un autre côté, conformément à la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la fausse déclaration faite dans le cadre du système CSA avec l'intention de se soustraire aux sanctions prévues pour réprimer les différentes infractions routières constitue un délit et est punissable d'une amende de 251 à 10 000 euros. Monsieur le Ministre souligne encore dans ce cadre qu'il est quasiment impossible d'exclure tout abus.

Monsieur Goergen cite l'exemple d'une relation employeur / employé. Afin de mieux protéger l'employé, l'on pourrait prévoir de prendre les photos des radars feux rouges de face et par l'arrière ; sinon l'employé n'aura aucune possibilité de prouver qu'il n'a pas conduit le véhicule au moment de l'infraction. Monsieur le Ministre explique qu'il n'existe aucune technologie pour les radars feux rouges de prendre les photos de face et par l'arrière. De plus, la responsabilité incombe à la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule, à savoir l'employeur en l'occurrence.

L'amendement proposé par la sensibilité politique « Piraten » est rejeté par 9 voix (M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty) contre 1 voix (M. Marc Goergen). M. Aly Kaes, M. Marc Lies et Mme Viviane Reding se sont abstenus.

Dans un troisième temps, la commission procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 2 février 2021.

Article 1^{er}

Dans son avis complémentaire du 2 février 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement tient compte des observations émises par la Haute Corporation dans son avis du 19 décembre 2020, en alignant le libellé de l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 3, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés sur celui de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1, lettre b), de la même loi ainsi qu'en remplaçant, à l'article 3, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, la notion inadaptée d'« infractions » par

celles de « comportements et situations de fait », de sorte que le Conseil d'État peut y marquer son accord.

La commission en prend note.

Article 2

Dans son avis complémentaire du 2 février 2021, le Conseil d'État constate que l'amendement modifie l'article 2 de la loi en projet afin que les paragraphes 1^{er} et 3 de l'article 6 de la loi précitée du 25 juillet 2015 visent la personne « redevable du paiement de l'avertissement taxé », tel que demandé par la Haute Corporation dans son avis du 19 décembre 2020.

La commission en prend note.

Article 3

Le Conseil d'État constate que la commission a décidé de tenir compte de son opposition formelle en reprenant la formulation proposée par la Haute Corporation à l'endroit de l'article 3. Partant, dans son avis complémentaire du 2 février 2021, le Conseil d'État lève son opposition formelle.

Dans un quatrième temps, la commission procède au vote du projet de rapport.

Le projet de rapport est adopté par 9 voix (M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty) contre 1 voix (M. Marc Goergen). M. Aly Kaes, M. Marc Lies et Mme Viviane Reding se sont abstenus.

Monsieur Marc Goergen informe les membres de la commission que sa sensibilité politique a proposé dans la réunion de la Conférence des présidents comme temps de parole le modèle 1.

4. 7601 Projet de loi relatif à la modification de la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest

Il est rappelé que le projet de loi a trois objectifs :

Le Fonds Belval, bien qu'il ne fait que réaliser des projets d'infrastructures pour le compte de l'Etat, a donc en tant qu'établissement public des conditions plus contraignantes pour la réalisation de projets de construction ou de transformation pour le compte de l'Etat que les administrations publiques.

Le premier objectif du projet de loi consiste à libérer le Fonds Belval de cette contrainte supplémentaire.

Le deuxième objectif du projet de loi consiste à augmenter la durée de la garantie de l'État de vingt-cinq à cinquante ans.

Le troisième objectif du projet de loi consiste à faire exonérer le Fonds Belval de tous droits, taxes et impôts généralement quelconques au profit de l'État et des communes.

La commission est informée qu'une entrevue avec la commune d'Esch-sur-Alzette a eu lieu pour ce qui est du troisième objectif, à savoir que le fonds est exempt de tous droits, taxes et impôts de l'État et des communes, à l'instar d'autres établissements publics. La commune a donné son accord.

Un projet de lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission.

5. 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



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2020

Ordre du jour :

1. 7493 Projet de loi relatif à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
2. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42*bis* dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Carlo Back, M. Dan Biancalana, M. Frank Colabianchi, M. Yves Cruchten, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marco Schank

M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes

M. Marc Oestreicher, Mme Anouk Ensch, M. Jeannot Poeker, Mme Stéphanie Biava, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (département chemins de fer)

M. Marc Reiter, Mme Maria Dec, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (département navigation aérienne)

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Serge Wilmes

M. David Wagner, observateur délégué

*

Présidence : M. Carlo Back, Président de la Commission

*

1. 7493 Projet de loi relatif à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train

Suite à quelques mots d'introduction de Monsieur Carlo Back, président de la commission, ce dernier est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7493⁰⁰.

Le projet de loi a pour objet :

- a) La transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'union européenne (refonte), de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) et de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ; et
- b) la refonte de la législation luxembourgeoise ferroviaire.

En l'espace de 15 ans, les efforts d'ouverture du secteur des transports ferroviaires à la concurrence ont fait l'objet de quatre paquets législatifs et d'une refonte des textes existants entre le 3^{ème} et le 4^{ème} paquet. Le quatrième paquet ferroviaire, présenté en 2013 et adopté en 2016, a pour ambition, selon la Commission européenne, d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires en supprimant les derniers obstacles juridiques, institutionnels et techniques éventuels et en renforçant les performances du secteur ferroviaire afin de parachever l'espace ferroviaire unique européen. À cet effet, il comprend deux grands volets.

Le volet « technique », adopté en avril 2016, comporte deux directives et un règlement :

- a) le règlement 2016/796/UE abrogeant le règlement 2004/881/CE et réactualisant le règlement sur l'Agence ferroviaire européenne ;
- b) la directive 2016/797/UE, qui refond la directive 2008/57/CE ;
- c) la directive 2016/798/UE, qui refond la directive 2004/49/CE.

Le volet « politique », adopté en décembre 2016, vise à compléter le processus d'ouverture graduelle du marché lancé par le premier paquet. Il établit le droit général pour les entreprises dans le secteur du rail de s'installer dans un pays membre pour mettre en œuvre tout type de services de passager dans l'UE. Il comporte :

- a) le règlement 2016/2338 modifiant le règlement 2007/1370/CE ;
- b) la directive 2016/2370 modifiant la directive 2012/34/UE ;
- c) le règlement 2016/2337 abrogeant le règlement 1969/1192/CEE.

En ce qui concerne le volet « politique », la directive (UE) 2016/2370 a déjà fait l'objet d'une transposition en droit luxembourgeois par la loi du 6 juin 2019

relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

Les directives que le présent projet de loi propose de transposer, relèvent donc du volet « technique » du 4^{ème} paquet ferroviaire.

Il est procédé à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 26 mai 2020 sur base d'un tableau juxtaposé qui est parvenu aux membres de la Commission par courrier électronique.

Article 1

L'article 1^{er} a trait au champ d'application de la présente loi.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État a noté que *le paragraphe 1^{er}* est superfétatoire pour être sans valeur normative et peut être omis.

À l'endroit du *paragraphe 2*, la Haute Corporation se demande si la retranscription textuelle des exclusions prévues par les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 n'a pas pour effet d'ajouter des exclusions indues à la transposition de la directive 2007/59/CE. En effet, la directive 2007/59/CE ne prévoit pas d'exclusion du champ d'application quant aux infrastructures ferroviaires légères. Le problème qui se pose d'après le Conseil d'État est que l'article 1^{er} du projet de loi sous examen détermine le champ d'application aussi bien de l'interopérabilité ferroviaire, que de la sécurité ferroviaire et de la certification des conducteurs. Les exclusions visées s'appliqueraient donc aux trois domaines énumérés. Cependant, la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, ne prévoit pas cette exclusion pour les infrastructures ferroviaires légères en son article 2, paragraphe 3, relatif au champ d'application. Le Conseil d'État demande aux auteurs de clarifier ce point.

La commission décide de supprimer le paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}.

Quant au paragraphe 2, la commission note que la loi du 13 juin 2017 relative à la sécurité-tramway permet l'exclusion dans ce projet de loi à l'encontre des conducteurs de train. En effet, la certification des conducteurs de tramway est prévue dans la loi du 13 juin 2017. Le champ d'application de la directive 2007/59/CE se calque sur celui des directives (UE) 2016/797 et 2016/798. Les infrastructures ferroviaires légères au Luxembourg ne font pas partie du système ferroviaire européen.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« Art. 1^{er}. Champ d'application

~~1. La présente loi détermine les règles relatives à :~~

- ~~a) l'interopérabilité ferroviaire ;~~
- ~~b) la sécurité ferroviaire ; et,~~
- ~~c) la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.~~

La présente loi ne s'applique pas :

- a) aux métros ;

- b) aux tramways et aux véhicules ferroviaires légers ni aux infrastructures exclusivement utilisées par ces véhicules ;
- c) aux réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'Union et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs, ni aux entreprises opérant exclusivement sur ces réseaux ni aux véhicules circulant exclusivement sur ces réseaux ;
- d) aux infrastructures ferroviaires privées, y compris les voies de service, utilisées par leur propriétaire ou par un opérateur aux fins de leurs activités respectives de transport de marchandises ou du transport de personnes à des fins non commerciales, et les véhicules exclusivement utilisés sur ces infrastructures ;
- e) aux infrastructures réservés à un usage local, historique ou touristique et véhicules circulant exclusivement sur ces infrastructures ;
- f) aux infrastructures ferroviaires légères utilisées occasionnellement par des véhicules ferroviaires lourds dans les conditions d'exploitation des systèmes ferroviaires légers, lorsque cela est nécessaire à des fins de connectivité pour ces véhicules uniquement ; et
- g) aux véhicules principalement utilisés sur les infrastructures ferroviaires légères mais équipés de composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section limitée des infrastructures ferroviaires lourdes à des fins de connectivité uniquement. »

Article 2

L'article 2 a trait aux définitions.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État note à l'endroit du point 4 qu'il serait de meilleure technique juridique de définir directement l'Administration comme étant l'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798, et ce, d'autant qu'il s'agit des termes employés à l'article 3 de la loi en projet. De plus, il est superfétatoire d'indiquer que l'Administration est « l'administration publique visée à l'article 3 ».

Au point 8, le Conseil d'État demande de compléter la notion de « candidat-conducteur » par les termes « de train » et ceci dans un souci de cohérence.

Le point 43 définit l'organisme d'évaluation de la conformité, qu'il soit notifié ou désigné « par un État membre ». Aux fins d'une transposition correcte de la directive (UE) 2016/797, le Conseil d'État demande de viser les organismes notifiés ou désignés « conformément aux dispositions du titre II chapitre VI » de la loi en projet.

Au point 44, le Conseil d'État estime que la définition des termes « organisme national d'accréditation » prête à confusion, car deux lectures en sont possibles. S'il s'agit de viser « l' » organisme national d'accréditation, avec l'emploi d'un article déterminé, se trouve alors visé l'organisme luxembourgeois d'accréditation. S'il s'agit de viser les organismes nationaux d'autres États membres, il convient alors de viser un organisme national d'accréditation parmi d'autres. Si les auteurs visent bien « l' » organisme d'accréditation dans la définition sous examen, une incohérence apparaît à la lecture du paragraphe 3 de l'article 29 du projet de loi sous examen qui dispose que « l'évaluation et le contrôle visés au paragraphe 1^{er} sont effectués par « un » organisme national d'accréditation au sens du règlement 765/2008/CE [...] », avec l'emploi d'un

article indéterminé. Par contre, les paragraphes 2 et 3 de l'article 37 du projet de loi sous examen mentionnent à nouveau « l' » organisme national d'accréditation. L'article 38 du projet de loi sous examen se réfère à nouveau à « un » organisme national d'accréditation. Le Conseil d'État demande aux auteurs de clarifier ce point, de préciser concrètement s'ils visent l'organisme national, de le dénommer concrètement dans ce cas ou s'ils visent les organismes nationaux d'accréditation d'autres États membres. Il est également demandé aux auteurs de revoir, dans cette optique, les différents articles du projet de loi sous examen qui se réfèrent à cette notion d'organisme d'accréditation, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

Le point 50 définit les règles nationales comme étant « toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre » ou « applicables au sein dudit État ». Or, aux fins de la mise en œuvre des directives précitées, le Conseil d'État exige que le point 50 est à transposer comme suit, et ce, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte des directives :

« 50° « règles nationales », toutes les règles contraignantes adoptées au Luxembourg, quel que soit l'organisme qui les prescrit, contenant des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques autres que celles énoncées dans les règles de l'Union européenne ou dans les règles internationales, qui sont applicables sur le territoire luxembourgeois aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers. »

Au point 58, le Conseil d'État estime que le renvoi manque de précision : il conviendrait de viser l'article 5 de la directive (UE) 2016/797. Partant, le Conseil d'État suggère de définir les STI comme suit :

« une spécification adoptée conformément à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797, dont chaque système ou partie de sous-système fait l'objet [...] ».

Suite aux remarques du Conseil d'État, la commission décide de procéder à la modification des points 4, 8, 43, 50 et 58 de l'article 2 comme demandé par la Haute Corporation en modifiant lesdits points comme suit :

4° « Administration des chemins de fer », ci-après « **Administration** » : **l'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire** ;

8° « candidat - conducteur » : toute personne candidat à l'admission à la fonction de conducteur **de train** ;

43° « organisme d'évaluation de la conformité » : un organisme qui a été notifié ou désigné responsable des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme « organisme notifié » à la suite de la notification **de son existence conformément aux dispositions du titre II chapitre V** ; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme « organisme désigné » à la suite de sa désignation ~~par un État membre~~ **conformément aux dispositions du titre II chapitre V** ;

« 50° « règles nationales » : toutes les règles contraignantes adoptées ~~un État membre au Luxembourg~~ **dans un État membre au Luxembourg**, quel que soit l'organisme qui les prescrit, contenant des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques autres que celles énoncées dans les règles de l'Union européenne ou dans les règles internationales, qui sont applicables ~~au sein dudit État~~ **au sein dudit État**

membre sur le territoire luxembourgeois aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers. »

« 58° « spécification technique d'interopérabilité », ci-après « STI » : une spécification adoptée conformément à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797 précitée, dont chaque système ou partie de sous-système fait l'objet [...] »

En revanche, la commission décide de ne pas modifier le point 44 de l'article 2. En effet, il est possible selon la directive 2016/797 (article 27, paragraphe 3) que les procédures d'évaluation et de contrôle soient opérées par un organisme d'accréditation d'un autre État membre. D'où l'article indéfini de l'article 29, paragraphe 3, du projet de loi.

Toutefois, la procédure de notification ne peut être opérée au Grand-Duché de Luxembourg que par l'organisme national d'accréditation, à savoir l'OLAS.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 2 comme suit :

« Art. 2. Définitions

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

1° « accident » : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables. Les accidents se répartissent suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres ;

2° « accident grave » : toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité; on entend par l'expression « dommages importants », des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins 2 millions d'EUR euros ;

3° « accréditation » : l'accréditation au sens de l'article 2, point 10), du règlement 765/2008/CE du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) no 339/93 du Conseil ;

4° « Administration des chemins de fer », ci-après « Administration » : ~~l'administration publique visée à l'article 3 comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité ferroviaire conformément à la directive 2016/798/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire~~ ; l'autorité nationale de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;

5° « Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer », ci-après « Agence » : telle qu'établie par le règlement 2016/796/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement 881/2004/CE ;

6° « attestation » : l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire ;

7° « cas spécifique », toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les STI spécifications techniques d'interopérabilité, temporaires ou permanentes, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant, en particulier les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste de l'Union européenne, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;

8° « candidat - conducteur » : toute personne candidat à l'admission à la fonction de conducteur de train ;

9° « causes », les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à un accident ou un incident ;

10° « centre de formation » : une entité accréditée, ou, reconnue par l'Administration pour donner des cours de formation ;

11° « chargeur » : une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon ;

12° « conducteur de train » : une personne apte et autorisée, pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris, en fonction de sa formation, les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises ;

13° « constituants d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet d'équipements incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce terme englobe des objets matériels mais aussi immatériels ;

14° « déchargeur » : une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne, wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne, d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac ;

15° « demandeur » : une personne physique ou morale demandant une autorisation, qu'il s'agisse d'une entreprise ferroviaire, d'un gestionnaire d'une infrastructure ou d'une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur; aux fins de l'article 17, on entend par « demandeur », une entité adjudicatrice, un fabricant ou ses mandataires ; aux fins de l'article 21, on entend par « demandeur », une personne physique ou morale demandant une décision de l'Agence en vue de l'approbation des solutions techniques envisagées pour les projets relatifs aux équipements au sol European Rail Traffic Management System, ci-après « ERTMS » ;

16° « destinataire » : toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport ; si le transport s'effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l'arrivée est réputée être le destinataire ;

- 17° « détenteur » : la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou ayant un droit d'utiliser celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle sur le registre des véhicules visé à l'article 48 ;
- 18° « domaine d'exploitation » : un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs États membres, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer ;
- 19° « domaine d'utilisation d'un véhicule » : un réseau ou des réseaux au sein d'un État membre ou d'un groupe d'États membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;
- 20° « entité adjudicatrice » : une entité publique ou privée qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système ;
- 21° « entité chargée de l'entretien », ci-après « ECE » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules visé à l'article 48 ;
- 22° « entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut public ou privé dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, dans la mesure où elle en assure la traction ; cela comprend également les entreprises qui fournissent uniquement la traction ;
- 23° « enquête » : une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- 24° « enquêteur principal » : une personne en charge de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête ;
- 25° « état de fonctionnement nominal » : le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions, y compris par l'usure, dans les limites et les conditions d'utilisation spécifiées dans les dossiers technique et d'entretien ;
- 26° « étendue du service » : l'étendue caractérisée par le nombre de passagers et/ou le volume de marchandises et par la taille estimée d'une entreprise ferroviaire en termes de nombre d'employés travaillant dans le secteur ferroviaire ;
- 27° « évaluation de la conformité » : le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, à un processus, à un service, à un sous-système, à une personne ou à un organisme ont été respectées ;
- 28° « exigences essentielles » : l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la directive 2016/797/UE du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire de l'Union, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces ;
- 29° « expéditeur » : une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte d'un tiers ;
- 30° « fabricant » : toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un produit sous la forme de constituants d'interopérabilité, de sous-systèmes ou de véhicules et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque ;
- 31° « gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par l'État membre dans le cadre de sa

politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ;

32° « incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires ;

33° « interopérabilité » : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ;

34° « intervenant » : une entité ou toute personne travaillant sous la responsabilité pédagogique d'un centre de formation accrédité ou reconnu pour fournir des services de formation ;

35° « mandataire » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union européenne ayant reçu mandat écrit d'un fabricant ou d'une entité adjudicatrice pour agir au nom dudit fabricant ou de ladite entité adjudicatrice aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées ;

36° « méthodes de sécurité communes » : ci-après « MSC », les méthodes décrivant l'évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d'autres exigences de sécurité ;

37° « mise en service » : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en service opérationnel ;

38° « mise sur le marché » : la première mise à disposition, sur le marché de l'Union européenne, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal ;

39° « moyen acceptable de conformité » : tout avis non contraignant délivré par l'Agence pour définir des moyens d'établir la conformité aux exigences essentielles ;

40° « moyen national acceptable de conformité » : tout avis non contraignant délivré par les Etats membres pour définir des moyens d'établir la conformité aux règles nationales ;

41° « norme harmonisée » : toute norme européenne au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point c), du règlement (UE) n°1025/2012/UE du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil tel que modifié ;

42° « objectifs de sécurité communs », ci-après « OSC » : les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système dans son ensemble et, lorsque c'est possible, les différentes parties du système ferroviaire de l'Union ;

43° « organisme d'évaluation de la conformité » : un organisme qui a été notifié ou désigné responsable des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection ; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme « organisme notifié » à la suite de la notification de son existence par un Etat membre conformément aux dispositions du titre II chapitre V ; un organisme d'évaluation de la conformité est classé comme « organisme désigné » à la suite de sa désignation par un Etat membre conformément aux dispositions du titre II chapitre V ;

44° « organisme national d'accréditation » : l'organisme national d'accréditation au sens de l'article 2, point 11), du règlement 765/2008/CE précité ;

45° « paramètre fondamental » : toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle qui est essentielle pour l'interopérabilité et qui est spécifiée dans les STI spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes ;

46° « personne handicapée et personne à mobilité réduite » : toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports sur la base de l'égalité avec les autres usagers, ou dont la mobilité lors de l'usage des transports est réduite en raison de son âge ;

47° « produit » : tout produit obtenu par un procédé de fabrication, y compris des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes ;

48° « projet à un stade avancé de développement » : tout projet dont la phase de planification ou de construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié ;

49° « réaménagement » : les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties résultant en une modification du dossier technique accompagnant la déclaration « CE » de vérification, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système ;

50° « règles nationales » : toutes les règles contraignantes adoptées dans un Etat membre au Luxembourg, quel que soit l'organisme qui les prescrit, contenant des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques autres que celles énoncées dans les règles de l'Union européenne ou dans les règles internationales, qui sont applicables au sein dudit Etat membre sur le territoire luxembourgeois aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'une infrastructure ou à des tiers. » ;

51° « remplisseur » : une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne, y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne, dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples ;

52° « renouvellement » : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;

53° « réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire de l'Union européenne ;

54° « série » : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type ;

55° « sous-système mobile » : le sous-système « matériel roulant » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation à bord » ;

56° « sous-systèmes » : les parties structurelles ou fonctionnelles du système ferroviaire de l'Union, telles que définies à l'annexe II de la directive 2016/797/UE précitée ;

57° « spécification européenne » : une spécification qui rentre dans l'une des catégories suivantes :

- a) une spécification technique commune, au sens de l'annexe VIII de la directive 2014/25/UE du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE,
- b) un agrément technique européen, visé à l'article 60 de la directive 2014/25/UE précitée, ou
- c) une norme européenne, au sens de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point b), du règlement n°1025/2012/UE précité ;

- 58° « spécification technique d'interopérabilité », ci-après « STI » : une spécification adoptée conformément à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797 précitée, dont chaque système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union ;
- 59° « spécification technique » : un document qui établit les exigences techniques auxquelles un produit, un sous-système, un processus ou un service doit répondre ;
- 60° « substitution dans le cadre d'un entretien » : le remplacement de composants par des pièces de fonction et de performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur ;
- 61° « système ferroviaire de l'Union » : les éléments énumérés à l'annexe I de la directive 2016/797/UE précitée ;
- 62° « système ferroviaire existant » : l'infrastructure constituée par les lignes et les installations fixes du réseau ferroviaire existant ainsi que les véhicules de toute catégorie et origine qui circulent sur cette infrastructure ;
- 63° « système ferroviaire léger » : un système de transport ferroviaire urbain et/ou suburbain dont la résistance aux chocs est de C-III ou de C-IV, selon la norme EN 15227:2011, et la résistance maximale à la rupture des véhicules est de 800 ~~kN~~ kilonewtons pour ce qui est des efforts longitudinaux de compression dans les attelages; les systèmes ferroviaires légers peuvent disposer d'un site propre ou partager la route avec les autres usagers et n'effectuent généralement pas d'échanges avec les véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises sur de longues distances ;
- 64° « système de gestion de la sécurité » : l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;
- 65° « transporteur » : une entreprise qui effectue un transport conformément à un contrat de transport ;
- 66° « type » : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant ;
- 67° « type de service » : le type caractérisé par le transport des passagers, y compris ou non des services à grande vitesse, le transport de fret, y compris ou non le transport de marchandises dangereuses, et les services de manœuvre uniquement ;
- 68° « véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction ; un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;
- 69° « vidangeur » : une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne, y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples. »

Article 3

L'article 3 a trait à l'organisation et aux missions.

Concernant le *paragraphe 1^{er}*, le Conseil d'État estime dans son avis du 26 mai 2020 que la disposition à l'alinéa 3 n'a pas à être inscrite textuellement dans la loi. Il suffit que l'Administration dispose en pratique des moyens d'exercer sa mission. Partant, l'alinéa 3 est superflu et peut être supprimé.

À l'alinéa 4, la première phrase est redondante avec les dispositions de l'article 5. Partant, le Conseil d'État en demande la suppression et renvoie par ailleurs à ses observations à l'endroit de l'article 5.

Le Conseil d'État estime de plus que la deuxième phrase de l'alinéa 4 est également à supprimer dans la mesure où il est toujours loisible de recourir à des experts, que ce soit dans le cadre de marchés publics ou via des fonctionnaires et employés. Les dispositions organiques de la loi en projet instituent une administration remplissant tous les critères d'indépendance ; il est donc superfétatoire d'énoncer à l'alinéa 5 que l'Administration est une administration indépendante. Partant, l'alinéa 5 est à supprimer.

À l'endroit du *paragraphe 2*, le Conseil d'État constate que les notions de « carte de légitimation » et de « lettre de légitimation », mentionnées à la lettre o) du même paragraphe, ne sont employées nulle part ailleurs dans la loi en projet. Le Conseil d'État se pose la question de savoir si ces notions sont toujours d'actualité et s'il est indiqué de les prévoir comme missions.

La commission parlementaire décide de ne pas suivre l'avis du Conseil d'État concernant le paragraphe 1^{er}. En effet, dans le cadre des réunions organisées sur base des articles 51 de la directive (UE) 2016/797 et 28 de la directive (UE) 2016/798, la Commission européenne a communiqué aux représentants des États membres un tableau de transposition pour chacune des directives. Bien que sans valeur juridique contraignante, ces tableaux précisent les articles dont la Commission européenne attend la transposition ou non.

En l'espèce, elle appelle à la transposition du paragraphe 1^{er}. Le paragraphe 1^{er} n'est dès lors pas supprimé dans la mesure où, lors de l'évaluation de la transposition par la Commission européenne, ce point risque d'être vérifié et l'évaluation pourrait relever le défaut de transposition de cette disposition.

L'alinéa 4, 2^{ème} phrase, est également conservé car, en réponse à la critique formulée dans l'avis du Conseil d'État, l'Administration doit pouvoir faire appel à des experts du secteur ferroviaire, qui ne sont ni fonctionnaire ni employé, tels que des gestionnaires de l'infrastructure, CER, UIC, ou encore une autre autorité nationale de la sécurité disposant d'un tel expert.

La commission pourrait se rallier à la remarque de la Haute Corporation concernant le caractère superfétatoire de l'alinéa 5. Mais au vu des expériences acquises lors de précédentes évaluations de transposition et notamment lors de l'évaluation par la Commission européenne de la transposition de la directive 2004/49 opérée par la loi modifiée du 22 juillet 2009, la commission considère que cet alinéa doit tout de même être conservé.

La commission fait suite à la remarque du Conseil d'État quant à la lettre o) du paragraphe 2 de l'article 3 qui est modifiée tel que suggéré.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 3 comme suit :

« Art. 3. Organisation et missions

(1) L'Administration des chemins de fer assure les fonctions d'autorité nationale de la sécurité.

Elle est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné par le terme « ministre ». Elle est dirigée par un Directeur de l'Administration des chemins de fer qui en est le supérieur hiérarchique.

L'Administration dispose des capacités organisationnelles internes et externes nécessaires en termes de ressources humaines et matérielles.

Le personnel de l'Administration est composé des fonctionnaires et employés recrutés conformément à l'article 5. L'Administration peut s'assurer l'assistance technique d'experts selon ses besoins.

L'Administration est indépendante, dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décisions, des entreprises ferroviaires, du gestionnaire de l'infrastructure, des demandeurs ou des entités adjudicatrices et des entités qui attribuent des contrats de service public.

(2) L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables.

Dans le respect du cadre légal et réglementaire de l'Union européenne et national, elle accomplit de manière ouverte, non discriminatoire et transparente les missions suivantes :

- a) autoriser la mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union conformément à l'article 18 ;
- b) délivrer, renouveler, modifier et retirer les autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 5 ;
- c) apporter un soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des autorisations de mise sur le marché de véhicules conformément à l'article 21, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 précitée, et concernant les autorisations par type de véhicule conformément à l'article 24 ;
- d) contrôler que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées à l'article 8 ;
- e) s'assurer qu'un numéro d'immatriculation a été assigné conformément à l'article 42, sans préjudice de l'article 43, paragraphe 3 ;
- f) assumer sa mission relative au registre national des véhicules conformément à l'article 43 ;
- g) apporter un soutien à l'Agence pour la délivrance, le renouvellement, la modification et le retrait des certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 10, ~~paragraphe 5,~~ de la directive (UE) 2016/798 précitée ;
- h) délivrer, renouveler, modifier et retirer les certificats de sécurité uniques accordés conformément à l'article 49, paragraphe 6 ;
- i) délivrer, renouveler, modifier et retirer les agréments de sécurité accordés conformément à l'article 50 ;
- j) contrôler, promouvoir et, le cas échéant, faire appliquer et mettre à jour le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris le système de règles nationales ;
- k) surveiller les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure conformément à l'article 53 ;
- l) accomplir les missions lui dévolues dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau national conformément au titre IV ;
- m) assister et conseiller le ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires ;
- n) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire ;

- o) tenir, mettre à jour et adapter le registre des cartes de légitimation et des lettres de légitimation **tel que prévu par le Règlement Grand-Ducal du 31 mai 2015 relatif aux cartes de légitimation et lettres de légitimation de certains agents et experts externes de l'Administration des chemins de fer** ;
- p) assurer sa mission relative à l'accès à l'infrastructure et à son utilisation conformément à la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire ;
- q) assurer sa mission relative à la tarification conformément à la loi du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire.

(3) Les tâches visées au paragraphe 2 ne peuvent pas être transférées au gestionnaire de l'infrastructure, aux entreprises ferroviaires ou aux entités adjudicatrices, ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat. »

Article 4

L'article 4 a trait à l'expertise externe.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 26 mai 2020 que le paragraphe 2 étant sans rapport avec le paragraphe 1^{er}, est à ériger en article distinct. Afin de préciser l'infraction, il serait utile d'indiquer qu'il s'agit des missions énumérées à l'article 3, paragraphe 2, du projet de loi sous examen. Par ailleurs, les dispositions pénales sont à faire figurer dans un groupement d'articles dédié, et non dissimulées dans les dispositions organiques de la loi en projet.

La commission décide de suivre le Conseil d'État en supprimant le paragraphe 2 et a donc prévu des dispositions relatives aux sanctions au nouvel article 102.

Article 5

L'article 5 a trait au personnel de l'administration.

En ce qui concerne le paragraphe 2, le Conseil d'État demande dans son avis du 26 mai 2020 que soit visée avec précision l'autorité procédant à la nomination aux fonctions de directeur, le libellé actuel visant le « Gouvernement » étant vague et imprécis.

La commission décide de préciser que la nomination se fera par le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 5 comme suit :

« Art. 5. Personnel de l'Administration

1. Le cadre du personnel comprend un directeur et des fonctionnaires des différentes catégories de traitement telles que prévues par la loi modifiée du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat. Il peut être complété par des stagiaires, des employés de l'État et des ouvriers de l'État suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.

2. Le directeur est titulaire d'un diplôme de fin d'études universitaires représentant la sanction finale d'un cycle complet d'études universitaires, homologué ou reconnu conformément aux dispositions législatives en vigueur. La nomination aux fonctions de directeur est faite au gré du **ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions**.

3. Les agents de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois transférés sur base volontaire lors de la création de l'Administration conservent tous les droits et prérogatives attachés au statut du personnel des chemins de fer.

Le Trésor rembourse à la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois les traitements, indemnités, salaires, charges sociales patronales et la quote-part des pensions des agents en question. »

Article 6 - supprimé

L'article 6 reproduit textuellement les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphes 1^{er} et 2, de la directive (UE) 2016/797.

Le Conseil d'Etat avance dans son avis du 26 mai 2020 que la reproduction textuelle de l'article 1^{er}, paragraphes 1^{er} et 2, de la directive (UE) 2016/797 fait peu de sens dans un contexte national. Le législateur luxembourgeois n'a pas compétence pour définir les règles d'interopérabilité et de compatibilité au sein de l'Union européenne. Les dispositions nationales ne peuvent avoir pour objet que de définir les règles nationales permettant d'accomplir l'interopérabilité du système luxembourgeois vis-à-vis des autres systèmes.

Qui plus est, selon le Conseil d'Etat, dans la mesure où l'article sous examen ne fait qu'annoncer les dispositions suivantes, il se trouve dénué de portée normative et doit dès lors être supprimé.

Bien que le tableau de transposition éditée par la Commission appelle à la transposition du 1^{er} paragraphe, la commission décide de supprimer l'article 6. Les articles subséquents sont dès lors à renuméroter.

~~« Art. 6.~~

~~1. Le présent titre établit les conditions qui doivent être satisfaites pour réaliser l'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union dans le respect de la directive 2016/798/UE précitée, afin de définir un niveau optimal d'harmonisation technique, de permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire au sein de l'Union européenne et avec les pays tiers et de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et à la réalisation progressive du marché intérieur. Ces conditions concernent la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que les qualifications professionnelles du personnel qui contribue à son exploitation et à son entretien et les conditions de santé et de sécurité applicables audit personnel.~~

~~2. Le présent titre établit les dispositions relatives, pour chaque sous-système, aux constituants d'interopérabilité, aux interfaces et aux procédures, et les conditions de compatibilité globale du système ferroviaire de l'Union requises pour réaliser son interopérabilité.»~~

Article 7 – supprimé

L'article 7 reproduit textuellement les dispositions de l'article 3 de la directive (UE) 2016/797.

Le Conseil d'État demande dans son avis du 26 mai 2020 qu'au paragraphe 1^{er}, il y a lieu de viser non pas le « système ferroviaire de l'Union », mais le « système ferroviaire luxembourgeois ».

Or, cet article ne fait de sens qu'en étant combiné avec une transposition de l'article 6 de la directive (UE) 2016/797.

La commission décide de le supprimer. Les articles subséquents sont dès lors à renuméroter.

« Art. 7.

~~1. Le système ferroviaire de l'Union, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces satisfont aux exigences essentielles les concernant.~~

~~2. Les spécifications techniques visées à l'article 60 de la directive 2014/25/UE précitée qui sont nécessaires pour compléter les spécifications européennes ou les autres normes en usage dans l'Union européenne ne doivent pas être contraires aux exigences essentielles.»~~

Ancien article 8 (nouvel article 6)

L'ancien article 8 a trait au contenu des STI.

Le Conseil d'État demande dans son avis du 26 mai 2020 la suppression des paragraphes 3 à 8.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer les paragraphes en question et d'adapter le paragraphe 2 en tenant compte des observations formulées par la Haute Corporation.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 6 comme suit :

« Art. 6. Contenu des STI

(1) Chaque sous-système défini à l'annexe II de la directive (UE) 2016/797 précitée fait l'objet d'une STI. S'il y a lieu, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI et une STI peut couvrir plusieurs sous-systèmes.

(2) Les sous-systèmes fixes satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise en service, conformément à la présente loi et sans préjudice du paragraphe 3, point f ~~du présent article de l'article 4 de la directive (UE) 2016/797 précitée.~~

Les véhicules satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise sur le marché, conformément à la présente loi, et sans préjudice ~~du~~ paragraphe 3, ~~point lettre f du présent article de l'article 4 de la directive (UE) 2016/797 précitée.~~

Cette conformité et ce respect des sous-systèmes fixes et des véhicules sont maintenus en permanence au cours de leur utilisation.

(3) En cas de nécessité pour réaliser les objectifs du présent chapitre visés à l'article 1 de la directive (UE) 2016/797 précitée, chaque STI :

- a) indique le champ d'application visé [partie du réseau ou des véhicules indiqués à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797 précitée, sous-système ou partie de sous-système indiqués à l'annexe II de la directive (UE) 2016/797 précitée] ;
- b) précise les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces avec d'autres sous-systèmes ;
- c) définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces avec d'autres sous-systèmes. Si nécessaire, ces spécifications peuvent différer selon l'usage du sous-système ;
- d) détermine les constituants d'interopérabilité et les interfaces qui doivent faire l'objet de spécifications européennes, dont les normes européennes, qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union ;
- e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui sont utilisées pour évaluer, d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou, d'autre part, la vérification « CE » des sous-systèmes. Ces procédures se fondent sur les modules définis dans la décision (UE) n° 2010/713 de la Commission européenne du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification « CE » à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive (CE) 2008/57 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ;
- f) indique la stratégie d'application de la STI. Il est nécessaire de préciser les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé, en tenant compte des coûts et des avantages estimés et des conséquences escomptées pour les parties prenantes concernées. Lorsque la mise en œuvre de la STI doit être coordonnée, comme le long d'un corridor ou entre des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, la stratégie peut comprendre des propositions de réalisation graduelle ;
- g) indique, pour le personnel concerné, les conditions de qualification professionnelle et de santé et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et l'entretien du sous-système visé ainsi que pour l'application de la STI ;
- h) indique les dispositions applicables aux sous-systèmes et véhicules existants, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle autorisation ;
- i) indique les paramètres des véhicules et des sous-systèmes fixes que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet après la remise de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et avant la première utilisation du véhicule afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils sont exploités.

(4) Chaque STI est élaborée à partir de l'examen d'un sous-système existant et indique un sous-système cible qui peut être obtenu de manière progressive et

dans un délai raisonnable. De cette manière, l'adoption et le respect des STI permettent de réaliser progressivement l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union.

(5) Les STI préservent, de façon appropriée, la compatibilité du système ferroviaire existant. À cet effet, des cas spécifiques peuvent être prévus pour chaque STI, aussi bien en matière de réseau que de véhicules, et notamment en ce qui concerne le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les STI précisent les modalités d'application des éléments des STI prévues au paragraphe 3, points c) à g).

(6) Si certains aspects techniques correspondant à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement recensés dans une annexe de la STI en tant que « points ouverts ».

(7) Les STI ne font pas obstacle aux décisions relatives à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des véhicules non visés par les STI.

(8) Les STI peuvent contenir une référence explicite et clairement indiquée à des normes ou spécifications européennes ou internationales, ou à des documents techniques publiés par l'Agence, lorsque cela est nécessaire pour réaliser les objectifs de la directive (UE) 2016/797 précitée. Dans ce cas, ces normes ou spécifications ou les parties qui en sont visées ou ces documents techniques sont considérés comme annexés à la STI concernée et deviennent obligatoires dès le moment où la STI est applicable. En l'absence de telles normes ou spécifications ou de tels documents techniques et dans l'attente de leur mise au point, il peut être fait référence à d'autres documents normatifs clairement indiqués, aisément accessibles et du domaine public. »

Ancien article 9 (nouvel article 7)

L'ancien article 9 a trait à la non-application d'une STI.

Le Conseil d'État s'est opposé formellement dans son avis du 26 mai 2020 au libellé actuel de la disposition sous avis pour transposition incorrecte de la directive. Le Conseil d'État demande par conséquent la suppression des dispositions relatives à la Commission européenne.

La commission parlementaire tient à préciser que le mécanisme prévu à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 est repris de l'article 9 de la directive 2008/57 transposé par l'article 9 du Règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité.

Concernant le point a), l'État membre décide la non-application, la communique à la Commission européenne et justifie sa décision. En aval, le projet a dû être notifié à la Commission européenne comme à un stade avancé en respectant le délai prévu dans la ou les STI correspondante(s).

Pour le point b), l'État membre décide la non-application de la STI et la communique à la Commission européenne sans la justifier.

Pour les points c) et d), l'État membre fait la demande de non-application à la Commission européenne qui cette fois prend la décision.

Afin de répondre aux remarques du Conseil d'État, la commission décide de procéder à une reformulation de l'article sous examen.

La commission propose de modifier le nouvel article 7 (ancien article 9) comme suit :

« Art. 7. Non-application d'une STI

(1) Le demandeur **adresse au ministre sa demande de peut** ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci dans les cas suivants :

- a) pour un projet de nouveau sous-système ou d'une partie de celui-ci, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, ou pour tout élément visé à l'article 1, paragraphe 1^{er}, de la directive (UE) 2016/797 précitée se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date d'entrée en application de la ou des STI concernées ;
- b) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes, auquel cas les STI ne sont pas appliquées uniquement pendant la période antérieure au rétablissement du réseau ;
- c) pour tout projet de renouvellement, d'extension ou de réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, lorsque l'application de la ou des STI concernées compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire de l'Etat membre concerné ;
- d) pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers, dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'Union européenne.

(2) Dans le cas visé au paragraphe 1^{er}, point a), le ministre communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste des projets qui se déroulent sur son territoire et qui, ~~de l'avis du ministre,~~ sont à un stade avancé de développement. **Pour chaque demande de dérogation, le ministre, sur avis de l'Administration, communique à la Commission européenne sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci, accompagnée du dossier justificatif en précisant les dispositions de remplacement qu'il compte appliquer en lieu et place des STI.**

(3) Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, points ~~a) et b)~~, le ministre communique à la Commission européenne sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs STI ou des parties de celles-ci.

(4) Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, points ~~a), c), et d)~~, le ministre, sur avis de l'Administration, soumet à la Commission européenne la demande de non-application des STI ou de parties de celles-ci, accompagnée d'un dossier justifiant ladite demande, en précisant les dispositions de remplacement qu'il compte appliquer en lieu et place des STI. ~~Dans les cas visés au paragraphe 1, points c) et d), la Commission adopte sa décision par voie d'actes d'exécution en se fondant sur cet examen. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE précitée.~~

~~Dans les cas visés à l'article 23, paragraphe 6, troisième alinéa, le demandeur soumet le dossier à l'Agence. L'Agence consulte les autorités de sécurité en cause et rend son avis final à la Commission européenne.~~

~~5. La Commission établit, par voie d'un acte d'exécution, les informations devant figurer dans le dossier visé au paragraphe 4, les exigences de forme requises pour celui-ci et la voie à suivre pour le transmettre. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE précitée.~~

~~6. Dans l'attente de la décision de la Commission européenne, le ministre peut appliquer sans délai les dispositions de remplacement visées au paragraphe 4.~~

~~7. La Commission européenne statue dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision, la demande est considérée comme acceptée. »~~

Ancien article 10 (nouvel article 8)

L'ancien article 10 a trait aux conditions de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

Aux paragraphes 1^{er} et 2, le Conseil d'État demande dans son avis du 26 mai 2020 que les organes nationaux soient désignés en respectant un parallélisme des formes en ce qui concerne la mise sur le marché de constituants d'interopérabilité, ou les restrictions et interdictions qui y sont apportées. Le Conseil d'État se demande quelles sont les mesures utiles.

La commission parlementaire précise que les mesures utiles sont indiquées au paragraphe 2.

La commission décide de modifier l'article comme suit :

« Art. 8. Conditions de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

(1) Toutes les mesures utiles **visées au paragraphe 2** sont prises par le ministre, sur avis de l'Administration, pour que les constituants d'interopérabilité :

- a) ne soient mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union, tout en satisfaisant aux exigences essentielles ;
- b) soient utilisés dans leur domaine d'utilisation conformément à leur destination et soient installés et entretenus convenablement.

Le présent paragraphe ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

(2) L'Administration ne peut pas interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire de l'Union lorsque ces constituants satisfont à la directive (UE) 2016/797 précitée.

Elle ne peut pas exiger des vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi prévue à l'article 10. »

Ancien article 11 (nouvel article 9)

L'article sous examen a trait à la conformité ou aptitude à l'emploi.

Concernant le paragraphe 4, le Conseil d'État donne à considérer dans son avis du 26 mai 2020 qu'il ne peut être imposé à la Commission européenne d'établir le modèle de la déclaration « CE » ; le paragraphe sous revue est, partant, à supprimer. Le paragraphe 6 relatif aux périodes de transition à prévoir par les STI est à supprimer.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer les deux paragraphes en cause.

Ancien article 12 (nouvel article 10)

L'article sous examen a trait à la procédure relative à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Le Conseil d'État demande dans son avis du 26 mai 2020 de remplacer, au paragraphe 5, la portion de phrase « Lorsqu'il est porté à la connaissance du ministre par l'Administration que la déclaration « CE » de conformité a été établie indûment, [...] » par les termes « Lorsque le ministre constate que la déclaration « CE » de conformité a été établie indûment, [...] ».

La commission parlementaire décide de reprendre les propositions du Conseil d'État.

Ancien article 13 (nouvel article 11)

L'article sous examen a trait à la non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État s'interroge sur les mesures utiles.

En effet, pour ce qui concerne les paragraphes 1^{er} et 2, le Conseil d'État renvoie aux considérations générales relatives à la transposition des directives en ce que ces deux paragraphes visent « toutes les mesures utiles » ou « toutes les mesures appropriées » sans indiquer la nature de ces mesures.

Par ailleurs, la Haute Corporation constate que le projet de loi a repris le paragraphe 2 de l'article 11 de la directive (UE) 2016/797. Cependant, elle rappelle qu'il n'appartient pas au législateur national de définir les modalités de décision de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, ci-après « Agence ». Le Conseil d'État renvoie à cet égard aux considérations générales selon lesquelles 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 appartient en revanche au législateur de prévoir que le ministre doit retirer sa décision lorsque la mesure prise a été constatée par l'Agence comme injustifiée suite à la procédure de notification.

La commission parlementaire tient à préciser que ces mesures consistent en la restriction du domaine d'application, l'interdiction de l'emploi, le retrait du marché, le rappel du constituant d'interopérabilité. La mesure mise en place dépend du cas de figure rencontré.

La commission procède encore à des adaptations et modifications de texte afin de faire droit aux remarques précédentes et considérations générales du Conseil d'État.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 13 (nouvel article 11) comme suit :

« Art. 11. Non-conformité des constituants d'interopérabilité avec les exigences essentielles

(1) ~~Lorsqu'il est porté à la connaissance du ministre par l'Administration~~ **Lorsque le ministre constate** qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi et mis sur le marché risque, lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, le ministre, sur avis de l'Administration, prend toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application, pour en interdire l'emploi, pour le retirer du marché ou pour ordonner son rappel. Le ministre informe immédiatement la Commission européenne, **ainsi que l'Administration informe l'Agence, et les autres Etats membres** des mesures qu'il a prises et motive sa décision, en précisant, en particulier, si la non-conformité résulte :

- a) d'un non-respect des exigences essentielles ;
- b) d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée ;
- c) d'une insuffisance des spécifications européennes.

(2) ~~Sur mandat de la Commission européenne, l'Agence engage la procédure de consultation des parties concernées sans attendre, et en tout état de cause dans un délai de vingt jours à compter de la date de réception du mandat.~~ Lorsque l'Agence constate, après la ~~cette~~ consultation telle que prévue par l'article 11, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 précitée, que la mesure est injustifiée, **le ministre retire sa décision. elle en informe immédiatement la Commission européenne, l'Etat membre qui a pris l'initiative et les autres Etats membres, ainsi que le fabricant ou son mandataire. Lorsque l'Agence constate que la mesure est justifiée, elle en informe immédiatement les Etats membres.**

(3) Lorsque la décision visée au paragraphe 1^{er} résulte d'une insuffisance des spécifications européennes, le ministre applique l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

- a) retrait partiel ou total de la spécification en cause des publications où elle figure ;
- b) si la spécification en cause est une norme harmonisée, maintien partiel ou retrait de ladite norme conformément à l'article 11 du règlement (UE) n°1025/2012 précité ;
- c) révision de la STI conformément à l'article 6 de la directive (UE) 2016/797 précitée.

(4) Lorsqu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration « CE » de conformité se révèle non conforme aux exigences essentielles, le ministre prend les mesures appropriées à l'encontre de l'entité qui a établi la déclaration et en informe la Commission européenne et les autres États membres. »

Ancien article 14 (nouvel article 12)

L'article sous examen transpose l'article 12 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la libre circulation des sous-systèmes et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 26 mai 2020.

La commission en prend note et n'a pas non plus d'observation à faire.

Ancien article 15 (nouvel article 13)

L'article sous examen vise à transposer l'article 13 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la conformité avec les STI et les dispositions nationales.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État note qu'au paragraphe 1^{er}, il n'y a pas lieu de viser « L'Agence et les autorités nationales de sécurité », mais « l'Administration » uniquement.

Les autres dispositions de l'article sous examen n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de procéder au remplacement proposé par la Haute Corporation.

Ancien article 16 (nouvel article 14)

L'article sous examen vise à transposer l'article 14 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la notification des règles nationales. La validité des règles nationales dépend de leur notification au niveau européen.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État note que les paragraphes 9 et 10, qui visent des procédures strictement européennes, ne peuvent et ne sont pas à transposer en droit national. Partant, les paragraphes sous examen sont à supprimer.

Comme suggéré par le Conseil d'État dans son avis, la commission parlementaire décide de supprimer les paragraphes 9 et 10.

Ancien article 17 (nouvel article 15)

L'article sous examen a trait à la procédure d'établissement de la déclaration « CE » de vérification.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État renvoie pour ce qui est du paragraphe 8 aux observations relatives à l'article 2, point 43.

Concernant le paragraphe 9, le Conseil d'État donne à considérer qu'il n'appartient pas au législateur national de conférer des compétences à la Commission européenne. Par conséquent, le paragraphe sous examen est à supprimer.

La commission parlementaire propose d'apporter une clarification au paragraphe 8 en reprenant le verbe « désigner » comme à l'article 15, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797. De plus, le paragraphe 8 de la version initiale du projet de loi est complété suite à des discussions. En effet, le projet de loi prévoit à ce stade que le Ministre de la Mobilité et des Travaux

publics désigne les organismes sur avis de l'ACF. La durée de la désignation n'est pas spécifiée.

Les critères qu'un organisme désigné doit remplir sont définis par l'article 45 de la directive (UE) 2016/797. Ces critères ne sont pas équivalents aux critères applicables actuellement. Il est donc nécessaire que chaque organisme soit à nouveau désigné sur base de la directive (UE) 2016/797 afin de pouvoir continuer à offrir ses services au Luxembourg. Les agréments du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics sur base du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire perdront leur validité par l'abrogation de la directive 2008/57/CE et du règlement grand-ducal du 1^{er} juin 2010.

De plus, la commission parlementaire propose d'ajouter une disposition transitoire (nouvel article 106) afin de proroger la validité des agréments actuels pendant un délai d'un an.

La commission décide de modifier l'ancien article 17 (nouvel article 15) comme suit :

« Art. 15. Procédure d'établissement de la déclaration « CE » de vérification

(1) En vue d'établir la déclaration « CE » de vérification nécessaire à la mise sur le marché et à la mise en service visée au chapitre IV mise sur le marché et mise en service, le demandeur demande à l'organisme ou aux organismes d'évaluation de la conformité qu'il a choisis à cet effet d'engager la procédure de vérification « CE » prévue à l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797 précitée.

Les prestations à fournir pour les vérifications de conformité afférentes sont à charge du demandeur.

(2) La déclaration « CE » de vérification d'un sous-système est établie par le demandeur. Celui-ci déclare sous sa seule responsabilité que le sous-système concerné a été soumis aux procédures de vérification pertinentes et qu'il satisfait aux exigences des dispositions pertinentes du droit de l'Union européenne ainsi qu'aux éventuelles règles nationales pertinentes. La déclaration « CE » de vérification et les documents qui l'accompagnent sont datés et signés par le demandeur.

(3) La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification « CE » d'un sous-système commence au stade de la conception et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise sur le marché ou la mise en service du sous-système. Elle couvre aussi, conformément à la STI correspondante, la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

(4) Le demandeur est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration « CE » de vérification. Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

(5) En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système entraînant une modification du dossier technique et affectant la validité des procédures de vérification déjà effectuées, le demandeur évalue si une nouvelle déclaration « CE » de vérification est nécessaire.

(6) L'organisme notifié peut délivrer des attestations de contrôle intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification ou certaines parties du sous-système.

(7) Si la STI correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de vérification portant sur un ou plusieurs sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.

(8) Le ministre, sur avis de l'Administration, **désigne comme** les organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales. À cet égard, les organismes désignés sont chargés des tâches que cette procédure implique. Sans préjudice de l'article 30, le ministre peut nommer un organisme notifié en tant qu'organisme désigné, auquel cas l'ensemble de la procédure est mis en œuvre par un seul organisme d'évaluation de la conformité. **L'organisme soumet sa demande de désignation au ministre. La demande doit contenir :**

- a) **une description des activités d'évaluation de la conformité pour lequel cet organisme se déclare compétent ;**
- b) **un certificat d'accréditation selon la norme ISO/IEC 17065 délivré par un organisme national d'accréditation attestant que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences définies à l'article 41, pour le domaine d'activité du point a).**

Si un organisme désigné ne satisfait plus aux critères visés dans le présent article, le ministre peut retirer la désignation dont bénéficie l'organisme en question. »

9. La Commission peut préciser, par voie d'actes d'exécution :

- a) les détails des procédures de vérification « CE » des sous-systèmes, incluant la procédure de vérification en cas de règles nationales et les documents qui doivent être présentés par le demandeur aux fins de ladite procédure;
- b) les modèles pour la déclaration « CE » de vérification, incluant, en cas de modification du sous système ou en cas de vérifications supplémentaires, l'attestation de contrôle intermédiaire, et des modèles pour les documents du dossier technique qui doit accompagner ces déclarations ainsi que des modèles de certificat de vérification.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE précitée.

Ancien article 18 (nouvel article 16)

L'article sous examen a trait à la non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État estime que les paragraphes 2 et 3 ne sont pas à transposer.

La commission parlementaire décide de garder les paragraphes 2 et 3 de l'article sous avis, vu que cette étape fait partie de la procédure de non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles.

Le Conseil d'État demande encore que soit précisé par qui les vérifications complémentaires doivent être réalisées.

La commission parlementaire tient à préciser qu'il s'agit du demandeur dont la définition est reprise au point 15 de l'article 2.

La commission décide de modifier l'ancien 18 (nouvel article 16) comme suit :

« Art. 16. Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles

(1) Lorsque ~~le ministre, sur proposition de~~ l'Administration constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration « CE » de vérification accompagnée du dossier technique, ne satisfait pas entièrement aux dispositions de la présente loi et aux exigences essentielles, ~~il~~ elle peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées **par le demandeur**.

(2) Le ministre informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en les motivant. La Commission européenne consulte les parties intéressées.

(3) Le ministre précise si le fait de ne pas satisfaire entièrement aux dispositions de la présente loi résulte :

- a) du non-respect des exigences essentielles ou d'une STI, ou d'une mauvaise application d'une STI, auquel cas la Commission européenne informe immédiatement l'Etat membre dans lequel réside la personne qui a établi indûment la déclaration « CE » de vérification et demande à cet Etat membre de prendre les mesures appropriées ;
- b) d'une insuffisance d'une STI, auquel cas la procédure de modification de la STI prévue à l'article 6 de la directive (UE) 2016/797 précité s'applique. »

Ancien article 19 (nouvel article 17)

L'article sous examen reproduit à l'identique l'article 17 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la présomption de conformité des constituants conformes à des normes publiées au Journal officiel de l'Union européenne.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond ni de la part du Conseil d'État dans son avis du 26 mai 2020 ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 20 (nouvel article 18)

L'article sous examen a trait à l'autorisation de mise en service d'installations fixes.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 3, la troisième phrase est à libeller comme suit : « L'Administration diffuse ces informations en coopération avec l'Agence ».

La dernière phrase du paragraphe 7 relative aux voies de recours utiles est superflète, d'après le Conseil d'État, et est à supprimer.

Le Conseil d'État comprend que la vérification effectuée par l'Administration, et visée au paragraphe 8, se limite à une instruction sur dossier. Par ailleurs, aux yeux du Conseil d'État, les dispositions du paragraphe 8 sont à faire figurer au paragraphe 5, alinéa 3 ; l'actuel alinéa 3 devenant un nouvel alinéa 4.

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'État émises à l'endroit des paragraphes 3 et 7.

En vue de tenir compte de la remarque du Conseil d'État relative au paragraphe 8, la commission décide de le supprimer.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 20 (nouvel article 18) comme suit :

« Art. 18. Autorisation de mise en service d'installations fixes

(1) Les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol », « énergie » et « infrastructure » ne sont mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles, et que l'autorisation correspondante est reçue conformément au paragraphe 2.

(2) L'Administration autorise la mise en service des sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » situés ou exploités sur son territoire.

(3) L'Administration donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations visées au présent article. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences concernant lesdites autorisations et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs. L'Administration diffuse ces informations en coopération avec l'Agence. ~~L'Agence et les autorités nationales de sécurité coopèrent pour diffuser ces informations.~~

(4) Le demandeur présente à l'Administration une demande d'autorisation de mise en service d'installations fixes qui est accompagnée d'un dossier comprenant les preuves documentaires concernant :

- a) les déclarations de vérification visées à l'article 15 ;
- b) la compatibilité technique des sous-systèmes avec le système auquel ils s'intègrent, établie sur la base des STI, des règles nationales et des registres concernés ;
- c) l'intégration en sécurité des sous-systèmes, établie sur la base des STI correspondantes, des règles nationales et ~~des méthodes de sécurité commune (MSC) des MSC~~ définies à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 précitée ;
- d) dans le cas de sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol » faisant intervenir le système européen de contrôle des trains, ci-après « ETCS », et/ou le système global de communication mobile – ferroviaire, ci-après « GSM-R », la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive (UE) 2016/797 précitée ; et dans le cas d'une modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées intervenue après la décision positive, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) n°2016/796 précité.

(5) Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'Administration informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

L'Administration vérifie si le dossier est complet, pertinent et cohérent et, dans le cas d'équipements au sol ERTMS, la conformité avec la décision positive de

l'Agence délivrée conformément à l'article 19 de la directive (UE) 2016/797 précitée et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure visée à l'article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) n°2016/796 précité.

À l'issue de cette vérification, l'Administration délivre l'autorisation de mise en service d'installations fixes ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

(6) En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le demandeur envoie un dossier décrivant le projet à l'Administration. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'Administration informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. L'Administration examine, en étroite coopération avec l'Agence dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, le dossier et décide si une nouvelle autorisation de mise en service est requise sur la base des critères suivants :

- a) le niveau global de sécurité du sous-système concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés ;
- b) l'autorisation est requise par la STI concernée ;
- c) l'autorisation est requise par les plans d'exécution nationaux établis par les Etats membres ; ou
- d) des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée. L'Administration prend sa décision dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations utiles.

(7) Une décision refusant une autorisation de mise en service d'installations fixes est dûment motivée par l'Administration. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à l'Administration de revoir sa décision. Cette demande est motivée. L'Administration dispose de deux mois à compter de la date de réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision. Si la décision négative de l'Administration est confirmée, le demandeur peut utiliser les voies de recours utiles.

~~8. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes notifiés, les organismes désignés et les demandeurs restent responsables de la conformité du sous-système par rapport aux exigences techniques et critères imposés. »~~

Ancien article 21 (nouvel article 19)

L'article sous examen a trait à la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS dans l'Union.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État estime que l'article transposant l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS et définissant la procédure d'approbation du demandeur par l'Agence doit être reformulé.

En effet, il estime que l'article sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 19 de la directive. Cependant, il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à l'Agence. Il est renvoyé à cet égard aux considérations générales selon lesquelles 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.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les obligations strictement réservées à l'Agence.

La commission note cependant qu'exclure la responsabilité de l'Agence, qui fait partie intégrante de la procédure, n'est pas complètement possible. De plus, la responsabilité est partagée entre les autorités nationales et européennes, d'où la nécessité de trouver un compromis dans le texte de loi sans faire référence à des dispositions à caractère non-normatif ou européen de manière excessive.

Dès lors, la commission parlementaire renvoie à la procédure impliquant l'Agence dans la directive.

La commission décide de modifier l'ancien article 21 (nouvel article 19) comme suit :

« Art. 19. Mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS dans l'Union

(1) Dans le cas de sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol » faisant intervenir l'ETCS et/ou l'équipement GSM-R, ~~l'Agence assure~~ la **procédure de** mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS dans l'Union européenne **est assurée par l'Agence conformément à l'article 19 de la directive (UE) 2016/797 précitée.**

(2) Afin d'assurer la mise en œuvre harmonisée de l'ERTMS et l'interopérabilité au niveau de l'Union européenne, avant tout appel d'offres concernant des équipements au sol ERTMS, ~~l'Agence vérifie que~~ les solutions techniques envisagées **doivent être** ~~sont~~ pleinement conformes aux STI concernées et sont par conséquent pleinement interopérables.

(3). ~~Le demandeur présente une demande en vue de l'approbation par l'Agence.~~ La demande relative à des projets ERTMS pris individuellement ou à une combinaison de projets, à une ligne, à un groupe de lignes ou à un réseau est accompagnée d'un dossier qui comprend :

- a) le projet de cahier des charges ou la description des solutions techniques envisagées ;
- b) des documents attestant des conditions nécessaires pour la compatibilité technique et opérationnelle du sous-système avec les véhicules dont l'exploitation est prévue sur le réseau concerné ;
- c) des documents attestant de la conformité des solutions techniques envisagées avec les STI concernées ;
- d) tout autre document pertinent comme les avis des autorités nationales de sécurité, les déclarations de vérification ou les certificats de conformité.

Cette demande et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant les demandes et décisions de la chambre de recours, **désignée conformément à**

~~l'article 55 du règlement (UE) 2016/797 précité, de l'Agence sont présentés au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) n°2016/796 précité.~~

~~L'Administration peut rendre un avis sur la demande d'approbation soit au demandeur avant la présentation de la demande, soit à l'Agence après ladite présentation.~~

~~4. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'Agence informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande de fournir des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.~~

~~Elle rend une décision positive ou informe le demandeur des éventuelles insuffisances dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. L'Agence fonde son avis sur le dossier du demandeur et sur les éventuels avis des autorités nationales de sécurité.~~

~~Si le demandeur reconnaît les insuffisances identifiées par l'Agence, il corrige la conception du projet et introduit une nouvelle demande d'approbation auprès de l'Agence.~~

~~Si le demandeur ne reconnaît pas les insuffisances identifiées par l'Agence, la procédure visée au paragraphe 5 s'applique.~~

~~Dans le cas visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, point a), le demandeur ne demande pas de nouvelle évaluation.~~

~~5. Si une décision de l'Agence n'est pas positive, elle est dûment motivée par celle-ci. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette décision, le demandeur peut adresser à l'Agence une demande motivée aux fins de revoir sa décision. L'Agence confirme ou infirme sa décision dans les deux mois suivant la date de réception de la demande. Si l'Agence confirme sa décision initiale, le demandeur est habilité à saisir la chambre de recours instituée en vertu de l'article 55 du règlement 2016/796/UE précité.~~

~~6. En cas de modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées après la décision positive, le demandeur en informe l'Agence et l'Administration, sans retard indu, par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du règlement 2016/796/UE précité. Dans ce cas, l'article 30, paragraphe 2, dudit règlement s'applique.~~

~~7. Les projets pour lesquels la phase d'adjudication ou de passation de contrat est achevée avant le 16 juin 2020 ne sont pas soumis à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 21.~~

~~Jusqu'au 16 juin 2031, les options prévues dans les contrats signés avant le 15 juin 2016 ne sont pas soumises à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 21, même si elles sont exercées après le 15 juin 2016.~~

~~Avant d'autoriser la mise en service de tout équipement au sol ERTMS qui n'a pas été soumis à l'autorisation préalable de l'Agence visée à l'article 21, l'Administration coopère avec l'Agence pour garantir que les solutions techniques sont pleinement interopérables, conformément à l'article 30, paragraphe 3, et à l'article 31, paragraphe 2, du règlement 2016/796/UE précité. »~~

Ancien article 22 (nouvel article 20)

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 20 de la directive (UE) 2016/797 relatif à la mise sur le marché de sous-systèmes mobiles et n'appelle pas d'observation quant au fond ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 23 (nouvel article 21)

L'article sous examen a trait à l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 26 mai 2020 que l'article transposant l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 relatif à l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule devrait être reformulé. La disposition soulève encore une fois la problématique relevée aux considérations générales selon laquelle le législateur national ne peut transposer des règles procédurales strictement européennes ou imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne. Partant, l'ensemble de la disposition sous avis est à reconsidérer.

La commission parlementaire décide d'amender le texte dans le sens des remarques du Conseil d'État.

Par conséquent l'ancien article 23 (nouvel article 21) se lira comme suit :

« Art. 21. Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule

(1) Le demandeur ne met un véhicule sur le marché qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée par l'Agence conformément aux paragraphes 5 à 7 **de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 précitée**, ou par l'Administration conformément au paragraphe 5~~8~~.

(2) Dans sa demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, le demandeur précise le domaine d'utilisation du véhicule. La demande comporte des documents attestant que la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation a été vérifiée.

(3) La demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est accompagnée d'un dossier concernant le véhicule ou le type de véhicule et contenant les justificatifs :

- d) de la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule conformément à l'article 20, sur la base de la déclaration « CE » de vérification ;
- e) de la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes ;
- f) de l'intégration en sécurité des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales correspondantes, ainsi que des méthodes de sécurité communes visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 précitée ;
- g) de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation visé au paragraphe 2, établi sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes, des registres des infrastructures, ainsi que des MSC en ce qui concerne l'évaluation des risques visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 précitée.

Cette demande et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours de l'Agence sont présentées au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) n°2016/796 précité.

En cas de nécessité d'essais, le gestionnaire d'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande.

~~(4) L'Agence ou, d~~ Dans le cas du paragraphe 5, l'Administration, délivre les autorisations de mise sur le marché de véhicules ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes du demandeur. ~~L'Agence ou, dans le cas du paragraphe 8,~~ L'Administration, applique les modalités pratiques de la procédure d'autorisation à établir dans un acte d'exécution, comme indiqué à l'article 21, paragraphe 9, de la directive (UE) 2016/797 précitée. Ces autorisations permettent que les véhicules soient mis sur le **territoire luxembourgeois marché de l'Union européenne.**

~~5. L'Agence délivre des autorisations de mise sur le marché pour des véhicules ayant un domaine d'utilisation dans un ou plusieurs États membres. Pour délivrer ces autorisations, l'Agence :~~

- ~~a. examine les éléments du dossier définis au paragraphe 3, premier alinéa, points b), c) et d), afin de vérifier si le dossier est complet, pertinent et cohérent au regard des STI correspondantes ; et~~
- ~~b. soumet le dossier du demandeur aux autorités nationales de sécurité dans le domaine d'utilisation prévu pour qu'elles vérifient s'il est complet, pertinent et cohérent, pour ce qui concerne le paragraphe 3, premier alinéa, point d), et les éléments définis au paragraphe 3, premier alinéa, points a), b) et c), au regard des règles nationales correspondantes.~~

~~Dans le cadre des examens visés aux points a) et b), et en cas de doutes justifiés, l'Agence ou l'Administration peut demander que des essais soient réalisés sur le réseau national. Le gestionnaire de l'infrastructure met tout en œuvre pour que ces essais aient lieu dans un délai de trois mois à compter de la demande de l'Agence ou de l'Administration.~~

~~6. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'Agence informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. Pour déterminer si le dossier est complet, pertinent et cohérent, l'Agence peut aussi examiner les éléments définis au paragraphe 3, point d).~~

~~L'Agence tient pleinement compte des examens effectués au titre du paragraphe 5 avant de décider si elle délivre l'autorisation de mise sur le marché du véhicule. Elle délivre cette autorisation ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai raisonnable préétabli et, en tout état de cause, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.~~

~~En cas de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties au titre de l'article 9, l'Agence ne délivre l'autorisation de véhicule qu'au terme de la procédure définie audit article.~~

~~L'Agence est pleinement responsable des autorisations qu'elle délivre.~~

~~7. Si l'Agence n'est pas d'accord avec une conclusion négative de l'Administration à l'issue d'un examen effectué conformément au paragraphe 5, point b), elle en informe l'Administration en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'Administration coopèrent en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si l'Agence et l'Administration le jugent nécessaire, cette coopération inclut aussi le demandeur. S'il ne peut être convenu d'une conclusion mutuellement acceptable dans un délai d'un mois à compter du moment où l'Agence a informé l'Administration de son désaccord, l'Agence prend sa décision finale, sauf si l'Administration a soumis la question à l'arbitrage de la chambre de recours établie en vertu de l'article 55 du règlement 2016/796/UE précité. Dans un délai d'un mois à compter de la demande de l'Administration, la chambre de recours décide s'il convient de confirmer le projet de décision de l'Agence.~~

~~Lorsque la chambre de recours est d'accord avec l'Agence, cette dernière prend une décision sans attendre.~~

~~Lorsque la chambre de recours est d'accord avec la conclusion négative de l'Administration, l'Agence délivre une autorisation dans un domaine d'utilisation qui exclut les parties du réseau ayant fait l'objet d'une conclusion négative.~~

~~Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec la conclusion positive de l'Administration à l'issue d'un examen effectué conformément au paragraphe 5, point b), elle en informe l'Administration en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'Administration coopèrent en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable. Si l'Agence et l'Administration le jugent nécessaire, cette coopération inclut aussi le demandeur. S'il ne peut être convenu d'une conclusion mutuellement acceptable dans un délai d'un mois à compter du moment où l'Agence a informé l'Administration de son désaccord, l'Agence prend sa décision finale.~~

(5) ~~(8)~~ Lorsque le domaine d'utilisation est limité au réseau national, l'Administration peut, sous sa propre responsabilité et sur requête du demandeur, délivrer l'autorisation de mise sur le marché du véhicule. Pour délivrer ces autorisations, l'Administration examine le dossier en ce qui concerne les éléments définis au paragraphe 3 conformément aux procédures qui sont établies dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 21, paragraphe 9, de la directive (UE) 2016/797 précitée. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'Administration informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles. L'autorisation est également valide sans extension du domaine d'utilisation pour les véhicules se rendant dans les gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités nationales de sécurité compétentes. Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités nationales de sécurité.

Lorsque le domaine d'utilisation est limité au territoire national et en cas de non-application d'une ou de plusieurs STI ou de certaines de leurs parties visées à l'article 7, l'Administration ne délivre l'autorisation de véhicule qu'au terme de la procédure définie dans ledit article.

L'Administration est pleinement responsable des autorisations qu'elle délivre.

(6) (9) Les autorisations de mise sur le marché d'un véhicule mentionnent :

- d) ~~le ou~~ les domaines d'utilisation ;
- e) les valeurs des paramètres définis dans les STI et, le cas échéant, dans les règles nationales pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;
- f) la conformité du véhicule avec les STI et les ensembles de règles nationales correspondants, au regard des paramètres visés au point b) ;
- g) les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

(7) (10) Toute décision refusant l'autorisation de mise sur le marché du véhicule ou excluant une partie du réseau ~~conformément à la conclusion négative visée au paragraphe 7~~ est dûment motivée. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, le demandeur peut demander à ~~l'Administration ou à l'Agence L'Agence ou l'Administration~~, selon le cas, de revoir sa décision. ~~L'Administration ou l'Agence L'Agence ou l'Administration~~ dispose de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

Si la décision négative de l'Agence est confirmée, le demandeur peut saisir la chambre de recours désignée en vertu de l'article 55 du règlement (UE) n°2016/796 précité.

Si la décision négative de l'Administration est confirmée, le demandeur peut saisir une instance de recours conformément au droit national.

Le demandeur peut saisir les juridictions nationales compétentes conformément à l'article 109 ainsi que l'organisme de contrôle tel que visé à l'article 80 de la loi précitée du 6 juin 2019 précitée.

(8) (11) En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants qui sont déjà munis d'une autorisation de mise sur le marché, une nouvelle autorisation de mise sur le marché est requise si :

- a) des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visés au paragraphe 9, point b), qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables définis dans les STI ;
- b) le niveau global de sécurité du véhicule concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés ; ou
- c) elle est requise par les STI concernées.

(9) (12) Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été autorisé, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'utilisation supplémentaire. Il soumet le dossier ~~à l'Agence, qui, après avoir suivi~~ en suivant les procédures décrites aux paragraphes 4 à 7 ~~de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 précitée délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.~~

Si le demandeur a reçu une autorisation de véhicule conformément au paragraphe 5 et s'il souhaite en étendre le domaine d'utilisation sur le territoire national, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'utilisation supplémentaire. Il soumet le dossier à l'Administration, qui, après avoir suivi les procédures décrites au

paragraphe 8, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.

(10) ~~(13)~~ Aux fins ~~des paragraphes 5 et 6~~, l'Agence de la délivrance des autorisations de mise sur le marché pour les véhicules ayant un domaine d'utilisation dans un ou plusieurs Etats membres, l'Administration conclut un accord de coopération avec l'Agence ~~l'Administration~~ conformément à l'article 76 du règlement (UE) n°2016/796 précité. ~~Cet accord est spécifique. Il comporte une description détaillée des tâches et des conditions des prestations à fournir, les échéances fixées à cette fin et une répartition proportionnelle des frais à payer par le demandeur. Il peut aussi comporter des modalités de coopération spécifiques dans le cas de réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques ou historiques, en vue de réduire les charges administratives et les coûts pour le demandeur.~~

(11) ~~(14)~~ L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise sur le marché de véhicules. L'Agence, les organismes notifiés, les organismes désignés et les demandeurs restent responsables de la conformité du sous-système aux exigences techniques et critères imposés.

(12) ~~(15)~~ Les autorisations de mise en service de véhicules qui ont été accordées conformément à l'article 103, paragraphe 1, et toutes les autres autorisations délivrées avant le 15 juin 2016, y compris les autorisations délivrées en vertu d'accords internationaux, demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Les véhicules ayant reçu une autorisation de mise en service en application de l'alinéa 1^{er} ~~précédent~~ et de l'article 103, paragraphe 1^{er}, obtiennent une nouvelle autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation. La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise **au présent article à l'article 23.** »

Ancien article 24 (nouvel article 25)

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 22 de la directive (UE) 2016/797 relatif à l'enregistrement des véhicules munis d'une autorisation de mise sur le marché.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 25 (nouvel article 26)

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 23 de la directive (UE) 2016/797 relatif aux vérifications qui s'imposent aux entreprises ferroviaires préalablement à l'utilisation des véhicules autorisés. Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 26 (nouvel article 24)

L'article sous examen a trait à l'autorisation par type de véhicule.

Le Conseil d'État demande dans son avis du 26 mai 2020 une reformulation de l'article sous examen. En effet, la disposition soulève encore une fois la problématique déjà relevée antérieurement aux considérations générales selon laquelle le législateur national ne peut transposer des règles procédurales strictement européennes ou imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne.

La commission parlementaire décide de modifier le texte en conséquence.

La commission décide également de supprimer le paragraphe 6 de cet article ainsi que le paragraphe 8 du nouvel article 20.

L'ancien article 26 (nouvel article 24) se lira donc comme suit :

« Art. 24. Autorisation par type de véhicule

(1) ~~L'Agence ou l'Administration peut, selon le cas, délivrer des autorisations par type de véhicule conformément à la procédure prévue à l'article 23. Une demande d'autorisation par type de véhicule doit être conforme à la procédure prévue à l'article 21.~~ La demande d'autorisation par type de véhicule et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours sont présentés au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) n°2016/796 précité.

(2) ~~Si l'Agence ou l'Administration délivre~~ Une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule **peut être simultanément délivrée, sur demande du demandeur, à une autorisation par type de véhicule, qui porte sur le même domaine d'utilisation du véhicule.**

(3) En cas de modification de toute disposition pertinente des STI ou des règles nationales en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, les STI ou les règles nationales déterminent si l'autorisation par type de véhicule en question demeure valable ou doit être renouvelée. Si l'autorisation doit être renouvelée, les vérifications effectuées par ~~l'Agence ou l'Administration~~ se limitent aux règles ayant été modifiées.

~~4. La Commission européenne établit, par voie d'actes d'exécution, le modèle de déclaration de conformité au type. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 3 de la directive 2016/797/UE précitée.~~

(4) ~~(5).~~ La déclaration de conformité au type est établie en suivant :

- a) les procédures de vérification des STI pertinentes ; ou
- b) si aucune STI n'est applicable, les procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D, B+F et H1 de la décision (CE) n°768/2008 du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision (CEE) n°93/465 du Conseil.

~~6. L'Administration ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant l'autorisation par type de véhicule. L'Agence, les organismes notifiés, les organismes désignés et les demandeurs restent responsables de la conformité du sous-système aux exigences techniques et critères imposés. »~~

(5) ~~(7)~~ Les autorisations par type de véhicule sont enregistrées dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article ~~49~~ **48 de la directive (UE) 2016/797 précitée.** »

Ancien article 27 (nouvel article 25)

L'article sous examen reproduit littéralement l'article 25 de la directive (UE) 2016/797.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part de la Haute Corporation, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 28 (nouvel article 26)

L'article sous examen a trait à la non-conformité de véhicules ou de types de véhicules avec les exigences essentielles.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État demande une reformulation de l'article. Les dispositions des paragraphes 3 à 9 soulèvent encore une fois la problématique, déjà relevée à plusieurs reprises, selon lesquelles le législateur national ne peut transposer des règles procédurales strictement européennes ou imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne.

La commission parlementaire procède dès lors aux modifications nécessaires. Les renvois au paragraphe 2 couvrent les autorisations de mise sur le marché d'un véhicule par l'Agence, les autorisations de mise sur le marché d'un véhicule par l'Administration, les autorisations par type de véhicule par l'Agence et celles par l'Administration.

La commission parlementaire propose de modifier l'ancien article 28 (nouvel article 26) comme suit :

« Art. 26. Non-conformité de véhicules ou de types de véhicules avec les exigences essentielles

(1) Lorsqu'une entreprise ferroviaire constate durant l'exploitation qu'un véhicule qu'elle utilise ne répond pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle prend les mesures correctrices nécessaires pour mettre le véhicule en conformité. Elle ~~peut~~ **informe l'Agence** toute autorité nationale de sécurité concernée **et l'Agence** des mesures prises. Si l'entreprise ferroviaire dispose d'éléments démontrant que la non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, elle en informe toutes les autres autorités nationales de sécurité concernées **et l'Agence**.

(2) Lorsque l'Administration apprend qu'un véhicule ou un type de véhicule pour lequel une autorisation de mise sur le marché a été accordée ~~soit par l'Agence,~~ conformément à l'article 21, paragraphe 5, **de la directive (UE) 2016/797 précitée, ou conformément à l'article 24 de la directive (UE) 2016/797 précitée, ou à l'article 26, soit par elle-même, conformément à l'article 23, paragraphe 8,** lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle en informe l'entreprise ferroviaire utilisant le véhicule ou le type de véhicule et lui demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité. L'Administration informe ~~l'Agence et~~ les autres autorités nationales de sécurité concernées **et l'Agence**, notamment celles sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours.

(3) Lorsque, dans les situations visées au paragraphe 1^{er} ou 2 ~~du présent article~~, les mesures correctrices appliquées par l'entreprise ferroviaire n'assurent pas la conformité avec les exigences essentielles applicables et que la non-conformité se traduit par un risque grave pour la sécurité, l'Administration peut appliquer des mesures de sécurité temporaires dans le cadre de sa mission de surveillance, conformément à l'article 53, paragraphe 6. Des mesures de sécurité temporaires prenant la forme d'une suspension de l'autorisation par type d'un véhicule peuvent être appliquées en parallèle par l'Administration ~~ou par l'Agence~~ et sont soumises à un contrôle juridictionnel et à la procédure d'arbitrage prévue à l'article 21, paragraphe 7, **de la directive (UE) 2016/797 précitée.**

(4) Dans les situations visées au paragraphe 3, ~~l'Agence ou l'Administration~~ **l'autorité** qui a délivré l'autorisation, après un examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité, peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation. À cette fin, elle notifie sa décision au titulaire de l'autorisation de mise sur le marché ou de l'autorisation par type de véhicule, en donnant les raisons de sa décision. Le titulaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision de ~~l'Agence ou l'Administration~~ **l'autorité qui a délivré l'autorisation**, demander que la décision soit revue. Dans ce cas, la décision de retrait est suspendue à titre temporaire. ~~l'Agence ou l'Administration~~ **L'autorité** dispose d'un mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

Si nécessaire, en cas de désaccord entre l'Agence et l'Administration à propos de la nécessité de restreindre ou de retirer l'autorisation, il y a lieu de suivre la procédure d'arbitrage prévue à l'article 21, paragraphe 7 **de la directive (UE) 2016/797 précitée.** Si le résultat de cette procédure est que l'autorisation du véhicule ne peut être ni restreinte ni retirée, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 3 sont suspendues.

(5) ~~Si la décision de l'Agence est confirmée, le titulaire de l'autorisation du véhicule peut saisir la chambre de recours désignée en vertu de l'article 55 du règlement 2016/796/UE précité dans le délai visé à l'article 59 dudit règlement.~~ Si la décision de l'Administration est confirmée, le titulaire de l'autorisation du véhicule peut former un recours, dans un délai de deux mois à compter de la notification de ladite décision, au titre du contrôle juridictionnel visé à l'article 109. Le demandeur peut saisir l'organisme de contrôle.

(6) Si l'Agence est l'autorité qui a délivré l'autorisation du véhicule, le demandeur suit la procédure prévue à l'article 26, paragraphe 1, alinéa 1^{er}, et paragraphe 6, alinéa 1^{er}, de la directive (UE) 2016/797 précitée. ~~Lorsque l'Agence décide de retirer ou de modifier une autorisation de mise sur le marché qu'elle a accordée, elle en informe directement toutes les autorités nationales de sécurité, en donnant les raisons de sa décision.~~ Lorsque l'Administration décide de retirer une autorisation de mise sur le marché qu'elle a accordée, elle en informe immédiatement l'Agence et donne les raisons de sa décision. ~~L'Agence informe ensuite les autres autorités nationales de sécurité.~~

(7) La décision ~~de l'Agence ou l'Administration~~ visant à retirer l'autorisation est prise en compte dans le registre des véhicules pertinent, conformément à l'article 22, ou, dans le cas d'une autorisation par type de véhicule, dans le registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article **48 de la directive (UE) 2016/797 précitée**, conformément à l'article 24, paragraphe 5.

~~L'Agence ou les autorités nationales de sécurité~~ ~~L'Administration~~ veillent à ce que les entreprises ferroviaires utilisant des véhicules du même type que le véhicule ou type faisant l'objet du retrait soient correctement informées. Ces entreprises ferroviaires vérifient tout d'abord si le même problème de non-conformité existe. Le cas échéant, la procédure prévue au présent article s'applique.

(8) Lorsqu'une autorisation de mise sur le marché est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé et son domaine d'utilisation n'est pas élargi. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule est retirée, les véhicules construits sur la base de cette autorisation ne sont pas mis sur le marché ou, s'ils l'avaient déjà été, en sont retirés. Une nouvelle autorisation peut être demandée selon la procédure prévue à l'article 21 pour des véhicules individuels ou à l'article 24 pour un type de véhicule.

(9) Lorsque, dans les situations visées au paragraphe 1^{er} ou 2, la non-conformité avec les exigences essentielles est limitée à une partie du domaine d'utilisation du véhicule concerné et que ladite non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, celle-ci est modifiée afin d'exclure les parties du domaine d'utilisation concerné. »

Ancien article 29 à 31 (nouvel article 27 à 29)

Les articles sous examen traitent des autorités notifiantes et entendent transposer les articles 27 à 29 de la directive (UE) 2016/797.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 mai 2020, constate que le projet de loi reproduit quasi à l'identique les dispositions de la directive et se limite à indiquer que le ministre ayant l'Économie dans ses attributions est l'autorité en charge de nommer une ou plusieurs autorités notifiantes.

Le Conseil d'État regrette que les auteurs n'aient pas fait figurer la notion d'« autorités notifiantes » sous une définition à l'article 2 du projet de loi sous examen.

Par ailleurs, l'article 29 du projet de loi sous examen n'est pas sans soulever certaines questions : pourquoi cette tâche est-elle confiée au ministre ayant l'Économie dans ses attributions, sachant que le ministre ayant l'Administration des chemins de fer sous son autorité est le ministre ayant les Transports dans ses attributions ? Quelles seront en pratique ces autorités notifiantes ?

Pourquoi l'autorité notifiante n'est-elle pas le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions, autorité qui répond à l'ensemble des conditions posées par la directive ?

En effet, aux termes de l'article 17, paragraphe 8, de la loi en projet, le ministre (ayant les Transports dans ses attributions) désigne et notifie les organismes chargés de mettre en œuvre la procédure de vérification en cas de règles nationales. Pourquoi dans un cas les auteurs font-ils le choix de charger le ministre ayant l'Économie dans ses attributions de nommer l'autorité notifiante et pourquoi, dans l'autre cas, l'autorité notifiante est-elle le ministre (ayant les Transports dans ses attributions) ?

Le commentaire des articles ne fournit aucune indication par rapport aux interrogations soulevées et le Conseil d'État se réfère à sa critique formulée à cet égard aux considérations générales.

La commission décide de maintenir les articles dans leur teneur initiale.

En effet, elle rappelle que selon la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS - l'ILNAS dont l'OLAS, autorité notifiante, est l'un de ses départements - est placé sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant l'Economie dans ses attributions.

L'article 4 de la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS désigne l'OLAS comme autorité notifiante. Dès lors les auteurs du projet estiment qu'une définition relative à l'autorité notifiante serait superflue. Une modification dans le même sens a été faite par le projet de loi à l'article 38.

Anciens articles 32 à 46 (nouveaux articles 30 à 41)

Les dispositions sous avis ont trait aux organismes d'évaluation de la conformité, tant notifiés que désignés. Elles reproduisent quasi à l'identique les articles 30 à 45 de la directive (UE) 2016/797.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État s'interroge quels sont les organismes pouvant être des organismes d'évaluation de la conformité. Ces organismes ont dû démontrer notamment leurs capacités d'évaluer la conformité aux textes européens et nationaux selon le cas.

L'article 2, point 43, définit l'organisme d'évaluation de la conformité (aussi à l'article 1, point 23 de la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS.)

La commission parlementaire tient à spécifier que cela concerne les organismes d'évaluation de la conformité souhaitant être notifiés et non pas tous les organismes d'évaluation de la conformité.

Concernant l'article 32, paragraphe 5, le Conseil d'État donne à considérer qu'une transposition nationale adéquate suppose de désigner pour les besoins luxembourgeois les « autorités compétentes de l'État membre où [l'organisme] exerce ses activités ».

La commission parlementaire tient à préciser que l'organisme d'évaluation de la conformité peut ne pas être établi au Grand-Duché de Luxembourg. Un même organisme d'évaluation de la conformité peut exercer ses activités dans plusieurs États membres. Dès lors la disposition n'est pas modifiée.

La notification est basée sur l'accréditation sur base de la norme 17065-ISO dans le domaine ferroviaire. Cette norme sert à accréditer un organisme de processus.

Le Conseil d'État est d'avis qu'à l'article 34, paragraphe 1^{er}, lettre a), les auteurs ont certes repris le texte de l'article 32 de la directive (UE) 2016/797, « une solide formation technique », mais la terminologie employée ne fournit aucune précision quant aux diplômes et certifications dont le personnel doit finalement disposer. Une transposition nationale correcte suppose de définir ce qui constitue une « solide formation technique ». Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire décide de supprimer l'article 34 afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

L'article 32, paragraphe 3, alinéa 2, exige d'ailleurs que l'organisme dispose « du personnel requis ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité », ce qui devrait être suffisant.

Du fait de la suppression de l'article 34 du projet de loi, les renvois ont été opérés vers l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 aux nouveaux articles 30, 32, 33, 35, 36, 38 et 41.

Sur demande du Conseil d'État, les articles 42 et 45 sont supprimés. L'article 40 (nouvel article 37) est reformulé.

La commission parlementaire décide par conséquent de modifier les anciens articles 32 à 46 (nouveaux articles 30 à 41) comme suit :

« Art. 30. Organismes d'évaluation de la conformité

(1) Aux fins de la notification, les organismes d'évaluation de la conformité satisfont aux exigences établies aux paragraphes 2 à 7, **à l'article 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée** ~~aux articles 32 à 34.~~

(2) Les organismes d'évaluation de la conformité sont constitués en vertu du droit national et possèdent la personnalité juridique.

(3) Les organismes d'évaluation de la conformité sont capables d'exécuter toutes les tâches d'évaluation de la conformité qui leur ont été assignées par la STI concernée et pour lesquelles ils ont été notifiés, que ces tâches soient exécutées par eux-mêmes ou en leur nom et sous leur responsabilité.

En toutes circonstances et pour chaque procédure d'évaluation de la conformité et tout type ou toute catégorie de produits pour lesquels il est notifié, l'organisme d'évaluation de la conformité dispose :

- a) du personnel requis ayant les connaissances techniques et l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches d'évaluation de la conformité ;
- b) des descriptions des procédures devant être utilisées pour évaluer la conformité, garantissant la transparence de ces procédures et la capacité de les appliquer. L'organisme dispose de politiques et de procédures appropriées faisant la distinction entre les tâches qu'il exécute en tant qu'organisme d'évaluation de la conformité notifié et les autres activités ;
- c) de procédures adéquates pour accomplir ses activités qui tiennent dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production.

Il se dote des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches techniques et administratives liées aux activités d'évaluation de la conformité et a accès à tous les équipements ou installations nécessaires.

(4) Les organismes d'évaluation de la conformité souscrivent à une assurance de responsabilité civile.

(5) Le personnel d'un organisme d'évaluation de la conformité est lié par le secret professionnel pour toutes les informations dont il prend connaissance dans l'exercice de ses fonctions dans le cadre de la STI concernée ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet, sauf à l'égard des autorités

compétentes de l'État membre où il exerce ses activités. Les droits de propriété sont protégés.

(6) Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, établi en application des dispositions juridiques pertinentes de l'Union européenne, ou veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités, et appliquent comme lignes directrices les décisions et documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

(7) Les organismes d'évaluation de la conformité qui sont notifiés pour les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol » et/ou « contrôle-commande et signalisation à bord » participent aux activités du groupe sur l'ERTMS visé à l'article 29 du règlement (UE) n°2016/796 précité, ou veillent à ce que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités. Ils appliquent les lignes directrices résultant des travaux de ce groupe. S'ils jugent qu'il est inapproprié ou impossible de les appliquer, les organismes d'évaluation de la conformité concernés soumettent leurs observations pour discussion au groupe sur l'ERTMS en vue de l'amélioration continue des lignes directrices. »

~~« Art. 34.1. Le personnel chargé d'exécuter les tâches d'évaluation de la conformité possède les compétences suivantes :~~

~~une solide formation technique et professionnelle couvrant toutes les activités d'évaluation de la conformité pour lesquelles l'organisme d'évaluation de la conformité a été notifié ;~~

~~une connaissance satisfaisante des exigences applicables aux évaluations qu'il effectue et l'autorité suffisante pour effectuer ces évaluations ;~~

~~une connaissance et une compréhension adéquates des exigences essentielles, des normes harmonisées applicables ainsi que des dispositions pertinentes du droit de l'Union européenne ;~~

~~l'aptitude à rédiger les attestations, procès-verbaux et rapports qui constituent la matérialisation des évaluations effectuées.~~

~~2. La rémunération des cadres supérieurs et du personnel d'évaluation des organismes d'évaluation ne dépend pas du nombre d'évaluations effectuées ou des résultats de ces évaluations. »~~

« Art. 32. Présomption de conformité des organismes d'évaluation de la conformité

Les organismes d'évaluation de la conformité qui démontrent leur conformité avec les critères établis dans les normes harmonisées concernées ou dans des parties de normes harmonisées dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne sont présumés conformes aux exigences établies aux **articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée aux articles 32 à 34**, dans la mesure où les normes harmonisées applicables couvrent ces exigences. »

« Art. 33. Filiales et sous-traitants des organismes notifiés

(1) Lorsqu'un organisme notifié sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies aux **articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée aux articles 32 à 34** et il en informe l'autorité notifiante.

(2) Les organismes notifiés assument l'entière responsabilité des tâches accomplies par les sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

(3) Les activités d'organismes notifiés ne peuvent être sous-traitées ou réalisées par une filiale qu'avec l'accord du client.

(4) Les organismes notifiés tiennent à la disposition de l'autorité notifiante les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et le travail exécuté par ces derniers en application de la STI concernée. »

« Art. 35. Demande de notification

(1) **L'organisme d'évaluation de la conformité qui souhaite être notifié soumet sa demande de notification à l'Office luxembourgeois d'accréditation et de surveillance, désigné ci-après « OLAS » tel que visé dans la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS. ~~Tout organisme d'évaluation de la conformité soumet une demande de notification à l'autorité notifiante de l'Etat membre dans lequel il est établi.~~**

(2) Cette demande est accompagnée d'une description des activités d'évaluation de la conformité, ~~du ou~~ des modules d'évaluation de la conformité et des produits pour lesquels cet organisme se déclare compétent, ainsi que d'un certificat d'accréditation, lorsqu'il existe, délivré par un organisme national d'accréditation, qui atteste que l'organisme d'évaluation de la conformité remplit les exigences définies **aux articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée.**

(3) Lorsque l'organisme d'évaluation de la conformité concerné ne peut produire un certificat d'accréditation, il présente à l'autorité notifiante toutes les preuves documentaires nécessaires à la vérification, à la reconnaissance et au contrôle régulier de sa conformité avec les exigences définies **aux articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée aux articles ~~32 à 34.~~** »

« Art. 36. Procédure de notification

(1) Les autorités notifiantes ne notifient que les organismes d'évaluation de la conformité qui satisfont aux exigences définies **aux articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée aux articles ~~32 à 34.~~**

(2) Les autorités notifiantes notifient les organismes visés au paragraphe 1^{er} à la Commission européenne et aux autres États membres à l'aide de l'outil de notification électronique mis au point et géré par la Commission européenne.

(3) La notification comprend des informations complètes sur les activités d'évaluation de la conformité, le ou les modules d'évaluation de la conformité et le ou les produits concernés, ainsi que le certificat d'accréditation ou autre attestation de compétence correspondante, conformément au paragraphe 4.

(4) Lorsqu'une notification n'est pas fondée sur le certificat d'accréditation visé à l'article 35, paragraphe 2, l'autorité notifiante fournit à la Commission européenne et aux autres États membres les documents attestant de la compétence de l'organisme d'évaluation de la conformité et les dispositions prises pour veiller à ce que cet organisme soit contrôlé périodiquement et qu'il continue à satisfaire aux exigences définies **aux articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée aux articles ~~32 à 34.~~**

(5) L'organisme concerné ne peut effectuer les activités propres à un organisme notifié que si aucune objection n'est émise par la Commission européenne ou les autres États membres dans un délai de deux semaines à compter d'une notification dans laquelle il est fait usage d'un certificat d'accréditation, ou dans un délai de deux mois, s'il n'en est pas fait usage.

(6) La Commission européenne et les autres États membres sont informés de toute modification ultérieure pertinente de la notification. »

« Art. 37. Numéros d'identification

Chaque organisme national notifié reçoit un numéro d'identification attribué par la Commission européenne, même si celui-ci est notifié au titre de plusieurs actes juridiques de l'Union européenne.

~~1. La Commission européenne attribue un numéro d'identification à chaque organisme notifié.~~

~~Un numéro d'identification unique est attribué à chaque organisme notifié, même si celui-ci est notifié au titre de plusieurs actes juridiques de l'Union européenne.~~

~~2. La Commission européenne rend publique la liste des organismes notifiés au titre, avec les numéros d'identification qui leur ont été attribués et les activités pour lesquelles ils ont été notifiés.~~

~~La Commission européenne veille à ce que cette liste soit tenue à jour.»~~

« Art. 38. Modifications des notifications

(1) Lorsqu'une autorité notifiante a établi ou a été informée qu'un organisme notifié ne répond plus aux exigences définies **aux articles 30 et 31 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée** ~~aux articles 32 à 34~~, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, elle soumet la notification à des restrictions, la suspend ou la retire, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement au regard des exigences requises ou des obligations à satisfaire. Elle en informe immédiatement la Commission européenne et les autres États membres.

(2) En cas de restriction, de suspension ou de retrait d'une notification, ou lorsque l'organisme notifié a cessé ses activités, l'Etat membre notifiant prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit organisme soient traités par un autre organisme notifié ou tenus à la disposition des autorités notifiantes et des autorités de surveillance du marché compétentes qui en font la demande. »

« Art. 42.

~~1. La Commission européenne enquête sur tous les cas pour lesquels elle a quelque doute que ce soit ou lorsqu'elle est avertie de doutes quant à la compétence d'un organisme notifié ou au fait qu'il continue à remplir les exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.~~

~~2. L'Etat membre notifiant communique à la Commission européenne, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la notification ou au maintien de la compétence de l'organisme concerné.~~

~~3. La Commission européenne veille à ce que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes soient traitées de manière confidentielle.~~

~~4. Lorsque la Commission européenne établit qu'un organisme notifié ne répond pas ou ne répond plus aux exigences relatives à sa notification, elle en~~

informe l'Etat membre notifiant et l'invite à prendre les mesures correctives qui s'imposent, y compris le retrait de la notification si nécessaire. »

« Art. 45.

La Commission européenne assure une coordination et une coopération appropriées entre les organismes notifiés par le biais de la mise en place d'un groupe sectoriel des organismes notifiés. L'Agence contribue aux activités des organismes notifiés conformément à l'article 24 du règlement 2016/796/UE précité.

Les organismes notifiés conformément à la présente loi participent aux travaux du groupe sectoriel, directement ou par l'intermédiaire de mandataires.»

« Art. 41. Organismes désignés

(1) Les exigences relatives aux organismes d'évaluation de la conformité établies aux articles 30 à 33 de la présente loi et à l'article 32 de la directive (UE) 2016/797 précitée s'appliquent aussi aux organismes désignés **conformément à l'article 15, paragraphe 8**, sauf :

- a) en ce qui concerne les compétences exigées par leur personnel au titre de **l'article 32, paragraphe 1^{er}, point c), de la directive (UE) 2016/797 précitée** lorsque l'organisme désigné a une connaissance et une compréhension adéquates du droit national ;
- b) en ce qui concerne les documents devant être tenus à la disposition de l'autorité notifiante au titre de l'article 33, paragraphe 4, lorsque l'organisme désigné détient des documents qui concernent le travail exécuté par des filiales ou des sous-traitants conformément aux règles nationales pertinentes.

(2) Les obligations opérationnelles prévues à l'article 39 s'appliquent aussi aux organismes désignés, sauf lorsque lesdites obligations renvoient aux règles nationales et non aux STI.

(3) L'obligation en matière d'information prévue à l'article 40, paragraphe 1^{er}, s'applique aussi aux organismes désignés, qui informent les États membres à cet égard. »

Ancien article 47 (nouvel article 42)

L'article sous examen a trait au système d'immatriculation des véhicules.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 3, les auteurs ont recopié l'option laissée aux États membres d'accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent, sans formuler l'option retenue par le Luxembourg. Partant, le paragraphe 3 opère une transposition incomplète du paragraphe correspondant de l'article 46 de la directive (UE) 2016/797, à laquelle le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement.

En vue de pouvoir lever l'opposition formelle émise par la Haute Corporation, la commission parlementaire décide de modifier le texte, en remplaçant le bout de phrase « les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent » par « ces véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent sont acceptés sur le réseau ferré luxembourgeois ».

L'ancien article 47 (nouvel article 42) se lira donc comme suit :

« Art. 42. Système d'immatriculation des véhicules

(1) L'Administration attribue à chaque véhicule, lors de son enregistrement effectué conformément à l'article 22, un numéro d'immatriculation européen de véhicule, ci-après « NEV ». Le NEV attribué est marqué sur chaque véhicule par le détenteur.

(2) Un NEV unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire dans les mesures visées à l'article 47, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 précitée conformément aux STI pertinentes.

(3) Nonobstant le paragraphe 1^{er}, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union européenne, ~~les États membres peuvent accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent ces véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent sont acceptés sur le réseau ferré luxembourgeois.~~ »

Ancien article 48 (nouvel article 43)

L'article sous examen a trait aux registres des véhicules.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État qualifie, à l'endroit du paragraphe 1^{er}, de mesure transitoire l'indication recopiée de la directive « jusqu'à ce que le registre européen des véhicules [...] soit opérationnel » et estime qu'elle devrait être supprimée.

La commission parlementaire décide dès lors de supprimer le bout de phrase en cause.

D'après le Conseil d'État, une observation similaire vaut également pour ce qui est du paragraphe 3, en ce qui concerne les obligations de mise à jour par l'Administration « tant que les registres nationaux des véhicules ne sont pas reliés conformément aux spécifications visées au paragraphe 2 ». De manière subsidiaire, ce renvoi au paragraphe 2 est inexact.

La commission parlementaire décide de corriger le renvoi au paragraphe 2.

Le Conseil d'État estime que le paragraphe 5, qui se borne à reproduire le paragraphe équivalent de l'article 47 de la directive, opère une transposition incomplète en ce qu'il ne désigne pas l'autorité en charge d'assurer la mise à disposition des données concernées. Par conséquent, le Conseil d'État s'y oppose formellement.

Concernant le paragraphe 5 et l'opposition formelle émise par le Conseil d'État, des modifications ont été apportées par la commission parlementaire au texte en indiquant l'autorité en charge d'assurer la mise à disposition des données personnelles.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 48 (nouvel article 43) comme suit :

« Art. 43. Registres des véhicules

(1) L'Administration tient le registre national des véhicules jusqu'à ce que le registre européen des véhicules visé à l'article 47, au paragraphe 5 de la directive 2016/797/UE précitée soit opérationnel. Ce registre :

- a) respecte les spécifications communes visées au paragraphe 2 ;
- b) est accessible aux autorités nationales de sécurité et aux organismes d'enquête désignés en vertu des articles 3 et 56 ; il est également accessible, pour toute demande légitime, à l'organisme de contrôle désigné conformément à l'article 80 de la loi précitée du 6 juin 2019 précitée, à l'Agence, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

(2) Le registre national des véhicules contient au moins les éléments suivants :

- a) le NEV ;
- b) les références de la déclaration « CE » de vérification et de l'entité l'ayant délivrée ;
- c) les références du registre européen des types de véhicules autorisés visé à **l'article 48 de la directive (UE) 2016/797 précitée** ;
- d) l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur ;
- e) les restrictions concernant la manière dont le véhicule peut être utilisé ;
- f) les références de l'entité chargée de l'entretien.

(3) Tant que les registres nationaux de véhicules des États membres ne sont pas reliés conformément aux spécifications visées à **l'article 47, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 précitée**, l'Administration met à jour son registre pour les données qui la concernent, en intégrant les modifications apportées par un autre Etat membre dans son propre registre.

(4) Le détenteur notifie immédiatement toute modification éventuelle des données introduites dans les registres des véhicules, la destruction d'un véhicule ou la décision de ne plus immatriculer un véhicule à l'Etat membre dans lequel le véhicule a été enregistré.

(5) Si le véhicule a été autorisé pour la première fois dans un pays tiers et ensuite exploité sur le réseau, ~~cet Etat membre~~ **l'Administration** veille à ce que les données relatives au véhicule, qui comprennent au minimum les données sur le détenteur du véhicule concerné, l'entité chargée de son entretien et les restrictions concernant son mode d'exploitation, puissent être retrouvées via un registre des véhicules ou soient disponibles d'une autre manière, sans retard, dans un format aisément lisible et dans le respect des mêmes principes non discriminatoires que ceux qui sont appliqués aux données analogues présentes dans un registre des véhicules. »

Ancien article 49 - supprimé

Cette disposition est exclusivement dédiée à la tenue du registre européen par l'Agence.

Dans son avis du 26 mai 2020, la Haute Corporation estime que cet article ne trouve pas sa place dans l'ordre juridique luxembourgeois et est à supprimer.

Bien que la commission parlementaire ait estimé la disposition utile au lecteur, et dans la mesure où le tableau de transposition de la Commission européenne

estime que cette disposition ne nécessite pas de transposition, il est décidé de supprimer l'article sous examen.

~~« Art. 49.~~

~~1. L'Agence établit et tient un registre des autorisations de mise sur le marché de types de véhicules délivrées conformément à l'article 26. Ce registre :~~

~~a) est public et accessible par voie électronique ;~~

~~b) respecte les spécifications communes visées à l'article 48, paragraphe 2 de la directive 2016/797/UE précitée ;~~

~~c) est relié aux registres des véhicules pertinents.~~

~~2. Le registre mentionne au moins les éléments suivants pour chaque type de véhicule :~~

~~a) les caractéristiques techniques, y compris celles qui concernent l'accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du type de véhicule, telles qu'elles sont définies dans les STI pertinentes ;~~

~~b) le nom du constructeur ;~~

~~c) les données relatives aux autorisations liées au domaine d'utilisation pour un type de véhicule, y compris les restrictions ou les retraits. »~~

Ancien article 50 (nouvel article 44)

L'article sous examen transpose l'obligation de tenue d'un registre de l'infrastructure prévue par l'article 49 de la directive (UE) 2016/797.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 51- supprimé

L'article sous examen a trait au régime des langues.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État relève le caractère redondant du 1^{er} paragraphe avec l'article 3 de la loi modifiée du 24 février 1984 sur le régime des langues.

La commission parlementaire décide dès lors de supprimer la phrase.

En outre, le Conseil d'État estime que l'alinéa 2, en ce qu'il vise l'usage de la langue opérationnelle du réseau, dépasse largement le cadre du chapitre consacré au registre national de véhicules et n'y trouve pas sa place. À supposer que l'alinéa 2 ne vise que la langue du registre et non la langue opérationnelle du réseau ferroviaire, il devra être reformulé en conséquence.

Le Conseil d'État relève encore qu'imposer la langue française comme langue opérationnelle du réseau implique nécessairement que les conducteurs de train maîtrisent cette langue. Le Conseil d'État y reviendra lors de l'examen de l'article 77 en projet.

La commission parlementaire, tout en relevant que le second paragraphe reprend une disposition du document de référence du réseau (point 2.4), décide de le supprimer également.

En effet, le français est la langue opérationnelle sur l'ensemble du réseau ferroviaire luxembourgeois. La définition d'une seule langue permet d'éviter la

traduction de toute la documentation technique et d'exploitation applicable sur le réseau ferroviaire et donc l'immense charge de travail et les erreurs pouvant découler d'une traduction.

La commission décide par conséquent de supprimer l'ancien article 51 :

« **Art. 51.**

~~Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités nationales sont rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.~~

~~La langue opérationnelle du réseau national est le français. Cependant, tel qu'indiqué dans le document de référence du réseau, l'utilisation des langues luxembourgeoise et allemande est admise sur l'ensemble du réseau national. »~~

Anciens articles 52 et 53 -supprimés

Les articles sous examen visent à transposer les articles 1^{er} et 2 de la directive (UE) 2016/798.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 26 mai 2020 qu'ils sont dénués de valeur normative. Ils sont par conséquent à omettre.

La commission parlementaire décide par conséquent de supprimer les articles sous examen.

Ancien article 54 (nouvel article 45)

L'article sous examen a trait au rôle des acteurs du système ferroviaire luxembourgeois dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État estime que le paragraphe 1^{er} de l'article sous examen est à supprimer. Le paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la directive précitée énumère les objectifs que les États membres doivent atteindre afin de réaliser l'objectif commun en matière de sécurité ferroviaire. Il n'a donc pas à être transposé.

Aux paragraphes 2 et 3 de l'article sous examen, la loi nationale ne peut disposer que pour le système ferroviaire luxembourgeois. Par conséquent, le Conseil d'État demande de viser le système ferroviaire luxembourgeois et non le « système ferroviaire de l'Union ».

Concernant le paragraphe 4, lettre b), seconde phrase, la Haute Corporation estime qu'il n'appartient pas au législateur national d'énoncer que l'Agence peut mettre en place des outils informatiques.

La commission parlementaire soulève dans ce contexte que, selon le tableau de transposition édité par la Commission européenne, les paragraphes 1 et 6 de l'article 4 de la directive (UE) 2016/798 sont à transposer. Dès lors les paragraphes 1 et 5 du projet de loi sont conservés.

Les modifications demandées par le Conseil d'État aux paragraphes 2 à 4 quant au système ferroviaire luxembourgeois sont intégrées par la commission.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer le paragraphe 4, lettre b), seconde phrase.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 54 (nouvel article 45) comme suit :

« Art. 45. Rôle des acteurs du système ferroviaire luxembourgeois dans le développement et l'amélioration de la sécurité ferroviaire

- (1) Afin de développer et d'améliorer la sécurité ferroviaire, il est garanti :
- a) que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union européenne et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents ;
 - b) que l'ensemble de la législation applicable soit mise en œuvre par tous les acteurs du secteur ferroviaire d'une manière transparente et non discriminatoire, afin de promouvoir la mise en place d'un système de transport ferroviaire européen unique ;
 - c) que les mesures des acteurs du secteur ferroviaire visant à développer et à améliorer la sécurité ferroviaire tiennent compte d'une approche systémique ;
 - d) que la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire de l'Union européenne et de la maîtrise des risques qui en résultent soit assumée par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, chacun pour sa partie du système, en les obligeant à :
 - mettre en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point a) de la directive (UE) 2016/798 précitée, le cas échéant en coopération les uns avec les autres ;
 - appliquer les règles de l'Union européenne et les règles nationales ;
 - établir des systèmes de gestion de la sécurité conformément à l'article 48 ;
 - e) sans préjudice de la responsabilité civile établie conformément aux prescriptions légales, que chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire soit chargé de sa partie du système et de la sécurité d'exploitation de celle-ci, y compris la fourniture de matériel et la contractualisation de services vis-à-vis des usagers, des clients, des travailleurs concernés et des autres acteurs visés au paragraphe 3 ;
 - f) que le gestionnaire d'infrastructure élabore et publie des plans de sécurité annuels fixant les mesures envisagées pour réaliser les OSC ; et
 - g) que l'Administration soutienne, le cas échéant, l'Agence dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union européenne.
- (2) Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure :
- a) mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point a) de la directive (UE) 2016/798 précitée, le cas échéant, en coopération les uns avec les autres et avec d'autres acteurs ;

- b) tiennent compte, dans leurs systèmes de gestion de la sécurité, des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties ;
- c) le cas échéant, obligent par contrat les autres acteurs visés au paragraphe 3 qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire luxembourgeois de l'Union à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques ; et
- d) s'assurent que leurs contractants mettent en œuvre les mesures de maîtrise des risques par l'application des MSC applicables au processus de contrôle décrites dans les MSC sur le contrôle visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point c) de la directive (UE) 2016/798 précitée, et que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui sont communiquées sur demande de l'Agence ou de l'Administration.

(3) Sans préjudice des responsabilités des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure visées au paragraphe 2, les entités chargées de l'entretien et tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire luxembourgeois de l'Union, notamment dont les fabricants, les fournisseurs de services d'entretien, les détenteurs de wagons, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs :

- a) mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant, en coopération avec d'autres acteurs ;
- b) veillent à fournir des sous-systèmes, accessoires, équipements et services conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, de sorte que ceux-ci puissent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire de l'infrastructure concernés.

(4) Dans les limites de leurs compétences respectives, les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure et tous les acteurs visés au paragraphe 3 qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou qui en sont informés :

- a) prennent toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé ;
- b) signalent ces risques aux parties concernées, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice nécessaire pour assurer en permanence la sécurité du système ferroviaire luxembourgeois de l'Union. ~~L'Agence peut mettre en place un outil facilitant cet échange d'informations entre les acteurs concernés, en tenant compte du respect de la vie privée des utilisateurs concernés, des résultats d'une analyse coûts-avantages, ainsi que des applications et registres informatiques déjà mis en place par l'Agence.~~

(5) En cas d'échange de véhicules entre entreprises ferroviaires, tous les acteurs concernés s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation portant notamment, mais pas exclusivement, sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des fins de traçabilité, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture. »

Ancien article 55 (nouvel article 46)

L'article sous examen a trait à la collecte des informations sur les indicateurs de sécurité communs.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État constate que la disposition figurant au paragraphe 2 constituant une reprise de l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, n'a pas à être transposée en droit national et est à supprimer.

La commission parlementaire note que, selon le tableau de transposition édité par la Commission européenne, l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798 est à transposer. Dès lors le paragraphe 2 de l'article 55 (nouvel article 46) du projet de loi n'est pas supprimé dans la mesure où lors de l'évaluation de la transposition par la Commission européenne, qui se veut très exigeante, ce point sera vérifié. De plus ce paragraphe apporte une certaine cohérence à l'article en question, étant donné que l'annexe I de la directive 2016/798/UE n'a pas été reprise comme annexe du présent projet de loi.

D'ailleurs, la disposition figurait à l'article 11, paragraphe 4, point 2, de la loi modifiée du 22 juillet 2009.

Ancien article 56 (nouvel article 47)

L'article sous examen a trait aux règles nationales dans le domaine de la sécurité.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 mai 2020, constate que l'article sous examen reproduit presque à l'identique l'article 8 de la directive (UE) 2016/798 relatif aux normes nationales.

Le paragraphe 1^{er} vise à transposer l'article 8, paragraphe 1^{er}, de la directive (UE) 2016/798. Ce paragraphe, qui concerne l'application des règles nationales notifiées avant le 15 juin 2016, ne nécessite pas d'être transposé. Par conséquent, le paragraphe 1^{er} sous revue est à supprimer d'après le Conseil d'État.

Au paragraphe 2, il suffit de viser l'établissement de « règles nationales », en omettant le terme « nouvelles » en raison de son caractère superfétatoire.

Les paragraphes 5 et 8 ne nécessitent pas de transposition et sont, partant, à supprimer selon le Conseil d'État.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission décide de supprimer les paragraphes 1, 5 et 8 et d'omettre le terme « nouvelles » au paragraphe 2.

Ancien article 57 (nouvel article 48)

L'article sous examen a trait au système de gestion de la sécurité.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 2, la disposition énonçant qu'il « existe un engagement résolu en faveur d'une

application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains » se trouve dénuée de toute valeur normative. Pour lui conférer une valeur normative, il faudrait au minimum imposer au gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires de s'engager pour ces deux objectifs et de préciser par quels moyens il faudra y parvenir.

De la même manière, la disposition énonçant que le gestionnaire et les entreprises « favorisent une culture de confiance mutuelle » est vague et subjective, et se trouve dénuée de valeur normative.

La même remarque vaut pour le paragraphe 5, alinéa 2, qui énonce que la coopération entre les gestionnaires « facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence ». Le Conseil d'État comprend cependant l'utilité de cette disposition et il appartient au législateur de trouver le moyen de formuler concrètement les moyens à déployer pour assurer cette coopération.

En réponse aux interrogations du Conseil d'État concernant le paragraphe 2, la commission parlementaire tient à préciser que ceci ne relève pas du ressort de l'ACF, mais des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure doivent y procéder.

Une modification est toutefois apportée au paragraphe 2, alinéa 2, ainsi qu'au paragraphe 5 par la commission parlementaire.

La commission décide de modifier l'ancien article 57 (nouvel article 48) comme suit :

« Art. 48. Système de gestion de la sécurité

(1) Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système respectif de gestion de la sécurité de manière que le système ferroviaire luxembourgeois soit en mesure d'atteindre au moins les OSC, qu'il soit conforme aux exigences de sécurité définies dans les STI, et que les éléments pertinents des MSC et les règles nationales notifiées conformément à l'article 47 soient appliqués.

(2) Le système de gestion de la sécurité est documenté dans toutes ses parties et décrit la répartition des responsabilités au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux sont impliqués et comment l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité est assurée. ~~Il existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains. Grâce au système de gestion de la sécurité, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires favorisent une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.~~

(3) Le système de gestion de la sécurité comprend les éléments essentiels suivants :

- a) une politique de sécurité approuvée par le directeur général de l'organisation et communiquée à l'ensemble du personnel ;

- b) des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation en matière d'entretien et d'amélioration de la sécurité, ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs ;
- c) des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies dans les STI, les règles nationales visées à l'article 47 et à l'annexe II de la directive (UE) 2016/798 précitée et dans d'autres règles pertinentes ou dans des décisions de l'Administration ;
- d) des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités ;
- e) des procédures et méthodes d'identification des risques, d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'interface homme-machine-organisation ;
- f) la fourniture des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence, y compris des dispositions relatives à l'aptitude physique et psychologique ;
- g) des dispositions garantissant la fourniture d'une information suffisante au sein de l'organisation et, le cas échéant, entre les organisations du système ferroviaire ;
- h) des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité ;
- i) des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés, fassent l'objet d'une enquête et soient analysés, et que les mesures préventives nécessaires soient prises ;
- j) des dispositions prévoyant des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes ; et
- k) les dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires intègrent tout autre élément nécessaire pour couvrir les risques pour la sécurité, selon l'évaluation des risques découlant de leur propre activité.

(4) Le système de gestion de la sécurité est adapté en fonction du type, de la portée, du domaine d'exploitation et d'autres caractéristiques de l'activité exercée. Il garantit la maîtrise de tous les risques liés aux activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien, sans préjudice de l'article 51, et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des règles nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres acteurs visés à l'article 45.

(5) Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et permet à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément

aux STI, aux règles nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont conçus de façon à assurer la coordination des procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services d'urgence, de manière à faciliter l'intervention rapide des services de secours, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence. ~~En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières, la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure concernés facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.~~

Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire fournit une assistance aux victimes en les aidant dans le cadre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union européenne, en particulier le règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, sans préjudice des obligations des autres parties. Cette assistance est fournie au moyen des canaux de communication avec les familles des victimes et comprend un soutien psychologique aux victimes d'accidents et à leurs familles.

(6) Chaque année, avant le 31 mai, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires soumettent à l'Administration un rapport annuel sur la sécurité concernant l'année civile précédente. Le rapport de sécurité contient :

- a) des informations sur la manière dont l'organisation atteint ses propres objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;
- b) un rapport sur la mise au point d'indicateurs nationaux de sécurité et des ISC visés à l'article 46, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante ;
- c) les résultats des audits de sécurité internes ;
- d) des observations sur les insuffisances et les dysfonctionnements des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Administration, notamment une synthèse des informations fournies par les acteurs concernés conformément à l'article 45, paragraphe 4, point b) ; et
- e) un compte rendu de la mise en œuvre des MSC pertinentes. »

Ancien article 58 (nouvel article 49)

L'article sous examen a trait au certificat de sécurité unique.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État renvoie aux considérations générales selon lesquelles il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations aux autorités de l'Union européenne et demande à ce que les dispositions figurant aux paragraphes 4 à 8, 10, 11, 14 et 15, qui recopient les procédures concernant l'Agence, telles que décrites à l'article 10 de la directive, soient revues en conséquence.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les passages relatifs à l'Agence. Toutefois, la Commission européenne a fait savoir par le biais de son tableau que, hormis les dispositions supprimées, dont le paragraphe 15 dans la version amendée de cet article, les dispositions de l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 devaient être transposées.

Pour rappel, l'entreprise ferroviaire demandant un certificat de sécurité pour un trafic national a le choix entre l'Agence ou l'Administration.

La commission décide de modifier l'ancien article 58 (nouvel article 49) comme suit :

« Art. 49. Certificat de sécurité unique

(1) L'accès à l'infrastructure ferroviaire est accordé aux seules entreprises ferroviaires détentrices du certificat de sécurité unique délivré par l'Agence conformément aux paragraphes 5 à 7 **de l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 précitée**, ou par l'Administration conformément au paragraphe 6.

Le certificat de sécurité unique a pour objet de démontrer que l'entreprise ferroviaire concernée a mis en place son système de gestion de la sécurité et qu'elle est en mesure d'opérer en toute sécurité dans le domaine d'exploitation envisagé.

(2) Dans sa demande de certificat de sécurité unique, l'entreprise ferroviaire précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes et le domaine d'exploitation envisagé.

(3) La demande de certificat de sécurité unique est accompagnée d'un dossier comprenant des documents attestant que l'entreprise ferroviaire :

a) a établi son système de gestion de la sécurité conformément à l'article 48 et respecte les exigences définies dans les STI, les MSC, les OSC et dans d'autres dispositions législatives pertinentes, de façon à maîtriser les risques et à fournir des services de transport sur le réseau en toute sécurité ; et

b) le cas échéant, respecte les exigences énoncées dans les règles nationales pertinentes notifiées conformément à l'article 47.

Cette demande et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours sont présentées au travers du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) n°2016/796 précité.

(4) ~~L'Agence ou, dans les cas prévus au paragraphe 8,~~ Dans les cas où l'Administration délivre le certificat de sécurité unique ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai raisonnable et préétabli et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après que le demandeur a présenté toutes les informations requises et toute information complémentaire demandée.

~~L'Agence ou, dans les cas prévus au paragraphe 8,~~ Dans les cas prévus au paragraphe 6, l'Administration, applique les modalités pratiques de la procédure de certification à établir dans un acte d'exécution comme indiqué à l'article 10, paragraphe 10, de la directive (UE) 2016/798 précitée.

~~5. L'Agence délivre un certificat de sécurité unique aux entreprises ferroviaires ayant un domaine d'exploitation dans un ou plusieurs États membres. Pour délivrer ce certificat, l'Agence :~~

~~évalue les éléments visés au paragraphe 3, point a) ; et~~

~~soumet immédiatement le dossier complet de l'entreprise ferroviaire aux autorités nationales de sécurité concernées par le domaine d'exploitation envisagé en vue d'un examen des éléments visés au paragraphe 3, point b).~~

~~Dans le cadre des examens susvisés, l'Agence ou l'Administration sont autorisées à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits, et elles peuvent demander~~

~~des informations complémentaires utiles. L'Agence et l'Administration coordonnent l'organisation de ces visites, audits et inspections.~~

(5) Dans le cadre des examens visés à l'article 10, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/798 précitée, l'Administration est autorisée à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits, et elle peut demander des informations complémentaires utiles. L'Administration coordonne l'organisation de ces visites, audits et inspections.

~~6. Dans le mois qui suit la réception d'une demande de certificat de sécurité unique, l'Agence informe l'entreprise ferroviaire que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin. Pour déterminer si le dossier est complet, pertinent et cohérent, l'Agence peut aussi examiner les éléments visés au paragraphe 3, point b).~~

~~L'Agence tient pleinement compte des examens effectués en application du paragraphe 5 avant de décider si elle délivre le certificat de sécurité unique.~~

~~L'Agence est pleinement responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.~~

~~7. Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec l'évaluation négative d'une ou de plusieurs autorités nationales de sécurité à l'issue d'un examen effectué conformément au paragraphe 5, point b), elle en informe l'autorité ou les autorités en question en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité peuvent décider d'associer l'entreprise ferroviaire. Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le mois qui suit le moment où l'Agence a informé l'autorité ou les autorités nationales de sécurité de son désaccord, l'Agence rend sa décision finale sauf si l'autorité ou les autorités nationales de sécurité a soumis la question à l'arbitrage de la chambre de recours instituée en vertu de l'article 55 du règlement 2016/796/UE précité. Dans le mois qui suit la demande de la ou des autorités nationales de sécurité, la chambre de recours décide s'il convient de confirmer le projet de décision de l'Agence.~~

~~Lorsque la chambre de recours est d'accord avec l'Agence, cette dernière rend une décision sans attendre.~~

~~Lorsque la chambre de recours est d'accord avec la conclusion négative de la ou des autorités nationales de sécurité, l'Agence délivre un certificat de sécurité unique pour un domaine d'exploitation qui exclut les parties du réseau ayant fait l'objet d'une conclusion négative.~~

~~Lorsque l'Agence n'est pas d'accord avec la conclusion positive d'une ou de plusieurs autorités nationales de sécurité à l'issue d'un examen effectué conformément au paragraphe 5, point b), elle en informe l'autorité ou les autorités en question en donnant les raisons de son désaccord. L'Agence et l'autorité nationale ou les autorités nationales de sécurité coopèrent en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'autorité ou les autorités nationales de sécurité peuvent décider d'associer le demandeur. Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le mois qui suit le~~

~~moment où l'Agence a informé l'autorité ou les autorités nationales de sécurité de son désaccord, l'Agence rend sa décision finale.~~

(6) ~~(8)~~ Lorsque le domaine d'exploitation est limité au réseau national, l'Administration peut, sous sa propre responsabilité et à la demande du demandeur, délivrer un certificat de sécurité unique.

Pour délivrer ces certificats, l'Administration examine le dossier en ce qui concerne tous les éléments détaillés au paragraphe 3 et applique les modalités pratiques ~~qui sont établies dans les actes d'exécution~~ visées à l'article 10, paragraphe 10, de la directive (UE) 2016/798 précitée. Dans le cadre des examens susvisés, l'Administration est autorisée à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits. Dans le mois qui suit la réception de la demande, l'Administration informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles. Le certificat de sécurité unique est également valide sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires desservant des gares des États membres voisins dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires, lorsque ces gares sont à proximité de la frontière, après consultation des autorités nationales de sécurité compétentes. Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les États membres ou les autorités nationales de sécurité.

L'Administration est pleinement responsable de chaque certificat de sécurité unique qu'elle délivre.

(7) ~~(9)~~ Le certificat de sécurité unique précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes et le domaine d'exploitation. Il peut également couvrir les voies de service qui sont la propriété de l'entreprise ferroviaire si elles sont incluses dans son système de gestion de la sécurité.

(8) ~~(10)~~ Toute décision refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou excluant une partie du réseau ~~conformément à une conclusion négative visée au paragraphe 7~~ est dûment motivée. Dans le mois qui suit la réception de la décision, le demandeur peut demander à l'Agence ou à l'Administration, selon le cas, de revoir cette décision. L'Agence ou l'Administration dispose de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

~~Si la décision négative de l'Agence est confirmée, le demandeur peut saisir la chambre de recours désignée conformément à l'article 55 du règlement 2016/796/UE précité.~~

Si la décision négative de l'Administration est confirmée, le demandeur peut saisir les juridictions nationales compétentes conformément à l'article 109 ainsi que l'organisme de contrôle tel que visé à l'article 80 de la loi précitée du 6 juin 2019.

(9) ~~(11)~~ Un certificat de sécurité unique ~~délivré soit par l'Agence, soit par l'Administration en application du présent article~~ est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. La durée de validité du certificat de sécurité unique ne peut excéder celle de la licence d'entreprise ferroviaire visée à l'article 42 de la loi précitée du 6 juin 2019.

En vue du renouvellement du certificat de sécurité délivré par l'Administration, l'entreprise ferroviaire adresse au plus tard quatre mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration.

Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

Le titulaire du certificat de sécurité informe ~~sans délai l'Agence, ou, dans les cas prévus au paragraphe 8, l'Administration, l'autorité qui a délivré le~~ **certificat de sécurité** de toutes les modifications notables en rapport avec l'une des conditions du certificat de sécurité. Il l'informe en outre ~~l'Agence ou dans les cas prévus au paragraphe 8 l'Administration,~~ de la définition de nouvelles catégories de personnel ou de l'utilisation de nouveaux types de matériel roulant. ~~L'Agence ou dans les cas prévus au paragraphe 8 l'Administration,~~ **L'autorité qui a délivré le certificat de sécurité** décide de la nécessité de procéder à un réexamen de la partie concernée du certificat de sécurité et en informe l'entreprise ferroviaire.

(10) ~~(12)~~ Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe l'Administration et les entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité des modifications à caractère permanent ou temporaire apportées au niveau de l'infrastructure, de la signalisation, de l'approvisionnement en énergie ou des principes applicables à son exploitation et à son entretien et susceptibles d'avoir des conséquences sur les modalités techniques d'utilisation de cette infrastructure. Les entreprises ferroviaires concernées se conforment aux nouvelles modalités qui se dégagent de ces modifications. Si cette mise en conformité requiert une adaptation des conditions de validité du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire titulaire du certificat de sécurité est tenue d'en demander le réexamen.

(11) ~~(13) Lorsqu'un demandeur possède déjà un certificat de sécurité unique délivré conformément aux paragraphes 5 à 7 et qu'il souhaite étendre son domaine d'exploitation, ou lorsqu'il possède déjà un certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 8 et qu'il souhaite étendre son domaine d'exploitation à un autre État membre, il verse au dossier les documents complémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'exploitation supplémentaire. L'entreprise ferroviaire soumet le dossier à l'Agence qui, après avoir suivi les procédures décrites aux paragraphes 4 à 7, délivre un certificat de sécurité unique actualisé couvrant le domaine d'exploitation élargi. Dans ce cas, seules les autorités nationales de sécurité concernées par l'extension des activités sont consultées aux fins de l'examen du dossier conformément au paragraphe 3, point b.~~

Si l'entreprise ferroviaire possède un certificat de sécurité unique délivré conformément au paragraphe 6 et souhaite étendre son domaine d'exploitation sur le territoire **luxembourgeois**, elle verse au dossier les documents complémentaires pertinents visés au paragraphe 3 concernant le domaine d'exploitation supplémentaire. Elle soumet le dossier, par l'intermédiaire du guichet unique visé à l'article 12 du règlement (UE) n°2016/796 précité, à l'Administration qui, après avoir suivi les procédures décrites au paragraphe 6, délivre un certificat de sécurité unique actualisé couvrant le domaine d'exploitation élargi.

(12) ~~(14) L'Administration L'Agence et les autorités nationales de sécurité compétentes~~ peut exiger la révision des certificats de sécurité uniques qu'elle ~~ont~~ **ont** délivrés en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

~~15. L'Agence informe sans retard, et en tout état de cause dans un délai de deux semaines, les autorités nationales de sécurité compétentes de la~~

~~délivrance d'un certificat de sécurité unique. L'Agence informe immédiatement les autorités nationales de sécurité compétentes du renouvellement, de la modification ou du retrait d'un certificat de sécurité unique. Elle indique le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d'exploitation du certificat de sécurité unique et, en cas de retrait, les motifs de sa décision. En ce qui concerne les certificats de sécurité uniques délivrés par l'Administration, celle-ci communique les mêmes informations à l'Agence dans le même délai.»~~

Ancien article 59 - supprimé

L'article sous examen prévoit que l'Agence et l'Administration concluent un accord de coopération.

Concernant le paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État rappelle dans son avis du 26 mai 2020 qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à l'Agence. La formulation selon laquelle « l'Agence et l'Administration concluent un accord de coopération » est à revoir en conséquence.

La commission parlementaire décide par conséquent de supprimer l'article dans la mesure où cette obligation est également visée à l'article 76 du règlement 2016/796/UE précité.

~~« Art. 59.~~

~~1. Aux fins de l'article 58, paragraphes 5 et 6, l'Agence et l'Administration concluent un accord de coopération conformément à l'article 76 du règlement 2016/796/UE précité. Cet accord de coopération est spécifique. Il comporte une description détaillée des tâches et des conditions des prestations à fournir, les échéances fixées à cette fin et une répartition proportionnelle de la redevance à payer par le demandeur.~~

~~2. L'accord de coopération peut aussi comporter des modalités de coopération spécifiques dans le cas de réseaux qui nécessitent une expertise spécifique pour des motifs géographiques ou historiques, en vue de réduire les charges administratives et les coûts pour le demandeur.»~~

Ancien article 60 (nouvel article 50)

L'article sous examen a trait à l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure.

Concernant le paragraphe 5, le Conseil d'État donne à considérer dans son avis du 26 mai 2020 qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer aux différentes autorités nationales de sécurité de coopérer entre elles. Il lui appartient en revanche d'imposer à l'Administration, en tant qu'autorité luxembourgeoise de sécurité, de coopérer avec les autres autorités nationales de sécurité. La disposition est à revoir en ce sens.

Par conséquent, la commission parlementaire décide de remplacer le bout de phrase « les autorités nationales de sécurité compétentes » par « l'Administration coopère ».

L'ancien article 60 (nouvel article 50) se lira dès lors comme suit :

« Art. 50. Agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure

(1) Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire à condition qu'il obtienne un agrément de sécurité de l'Administration.

L'agrément de sécurité comprend un agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 48 et inclut les procédures et les dispositions satisfaisant aux exigences requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire au niveau de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

L'Administration explique les exigences pour l'obtention des agréments de sécurité et les documents requis sous la forme d'un guide du demandeur.

(2) L'agrément de sécurité est valable pour une période de cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure.

Il est révisé en tout ou en partie à chaque modification substantielle des sous-systèmes infrastructure, signalisation ou énergie, ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien. Le gestionnaire de l'infrastructure informe sans retard l'Administration de toute modification de ce type.

L'Administration peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

(3) L'Administration statue sur les demandes d'agrément de sécurité sans retard et dans tous les cas au plus tard quatre mois après la présentation par le demandeur de toutes les informations requises et de toute information complémentaire demandée.

Le gestionnaire de l'infrastructure adresse au plus tard quatre mois avant l'expiration de la validité une demande en renouvellement à l'Administration.

(4) L'Administration notifie à l'Agence, sans retard et dans tous les cas dans un délai de deux semaines, les agréments de sécurité délivrés, renouvelés, modifiés ou retirés. Elle indique le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la durée de validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

(5) Dans le cas d'une infrastructure transfrontalière, ~~les autorités nationales de sécurité compétentes~~ **l'Administration coopère** avec les autorités nationales de sécurité compétentes en vue de la délivrance des agréments de sécurité. »

Ancien article 61 (nouvel article 51)

L'article sous examen reprend les obligations d'entretien, telles que définies à l'article 14 de la directive (UE) 2016/798.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire ni de la part du Conseil d'État.

Ancien article 62 (nouvel article 52)

L'article sous examen a trait aux dérogations au système de certification octroyées aux entités chargées de l'entretien.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État rappelle, concernant les paragraphes 2 et 3, qu'il n'appartient pas au législateur national d'imposer des obligations à l'Agence. Les paragraphes 2 et 3 sont à revoir en ce sens.

La commission parlementaire souligne dans ce contexte que, selon le tableau de transposition édité par la Commission européenne, le paragraphe 3 doit être transposé. Il a été modifié en conséquence pour répondre à la demande du Conseil d'État.

Le paragraphe 2 a été transposé lors de la transposition de la directive (UE) 2004/49 à l'article 20^{ter} de la loi modifiée du 22 juillet 2009 pour la partie de l'Administration. La commission parlementaire tient à préciser que la faculté prévue au paragraphe 2 de mettre en œuvre au moyen de dérogations accordées par l'Administration les autres mesures visées au paragraphe 1^{er} figurait déjà à l'article 20^{ter} de la loi modifiée du 22 juillet 2009 transposant la directive (UE) 2004/49. Afin de faire droit à la critique de la Haute Corporation, la commission décide de supprimer les termes « ou par l'Agence ».

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 62 (nouvel article 52) comme suit :

« Art. 52. Dérogations au système de certification octroyées aux entités chargées de l'entretien

(1) L'obligation d'identification de l'entité chargée de l'entretien est remplie par des mesures autres que le système d'entretien établi à l'article 51, dans les cas suivants :

- a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;
- b) véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences fixées à l'article 51, paragraphe 2, est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;
- c) wagons de fret et voitures de voyageurs en utilisation partagée avec des pays tiers dont l'écartement des voies diffère de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union européenne ;
- d) véhicules utilisés sur les réseaux visés à l'article 1^{er}, et transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration avant leur mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

(2) Les autres mesures visées au paragraphe 1^{er} sont mises en œuvre au moyen de dérogations accordées par l'Administration ~~ou par l'Agence~~ lors :

- a) de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 42 relative à l'interopérabilité, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
- b) de la délivrance des certificats de sécurité uniques et des agréments de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, conformément aux articles 49 et 50, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

(3) Les dérogations sont recensées et justifiées dans le rapport annuel visé à l'article 55. **Elles peuvent être retirées par l'Administration sur demande de la Commission européenne en cas de risque indu en matière de sécurité. Lorsqu'il s'avère que des risques indus en matière de sécurité sont pris sur le système ferroviaire de l'Union, l'Agence en informe immédiatement la Commission européenne. La Commission européenne prend contact avec les parties concernées et, s'il y a lieu, demande à l'Etat membre concerné de retirer sa décision de dérogation. »**

Ancien article 63 (nouvel article 53)

L'article sous examen a trait à la surveillance.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État souligne que la reproduction littérale d'une disposition ne permet cependant pas d'en assurer une transposition adéquate.

Ainsi, aux paragraphes 2 et 3, il convient de viser non seulement les autorités nationales de sécurité concernées, mais également, et en premier lieu, l'autorité luxembourgeoise, à savoir l'Administration.

La commission parlementaire décide de modifier les dispositions afin de satisfaire aux remarques du Conseil d'État.

L'ancien article 63 (nouvel article 53) se lira dès lors comme suit :

« Art. 53. Surveillance

(1) L'Administration contrôle le respect constant de l'obligation légale qu'ont les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure d'utiliser un système de gestion de la sécurité tel qu'il est décrit à l'article 48.

À cet effet, l'Administration applique les principes énoncés dans les MSC pertinentes pour la surveillance visées à l'article 6, paragraphe 1^{er}, point c) de la directive (UE) 2016/798 précitée relative à la sécurité ferroviaire, en s'assurant que les activités de surveillance comprennent le contrôle de l'application, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure :

- a) du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité ;
- b) des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants pour en contrôler l'efficacité ; et
- c) des MSC pertinentes visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 précitée. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités chargées de l'entretien, le cas échéant.

(2) Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, les entreprises ferroviaires en informent ~~les autorités nationales de sécurité concernées~~ l'Administration, afin qu'elles puissent programmer leurs activités de surveillance. Les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des types de véhicules.

(3) Le titulaire d'un certificat de sécurité unique informe sans retard ~~les autorités nationales de sécurité concernées~~ l'Administration de toute modification majeure des informations visées au paragraphe 2.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est tenu d'avertir l'Administration de tout manquement constaté sur le réseau.

(4) Le certificat de sécurité unique n'est valable qu'à condition pour l'entreprise ferroviaire concernée de respecter outre les exigences fixées dans le certificat de sécurité, les dispositions nationales concernant la santé, la sécurité, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel employé dans le secteur ferroviaire.

(5) Le contrôle du respect des règles relatives aux temps de travail, de conduite et de repos applicables aux conducteurs de train est assuré par l'Inspection du Travail et des Mines. Elle coopère avec l'Administration afin que celles-ci puissent remplir leur rôle de contrôle de la sécurité ferroviaire.

(6) Si l'Administration constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique **délivré par l'Agence** ne satisfait plus aux conditions de la certification, elle demande à l'Agence de restreindre ou de retirer ledit certificat. **L'Agence en informe immédiatement toutes les autorités nationales de sécurité compétentes. Si l'Agence décide de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, elle indique les motifs de sa décision.**

En cas de désaccord entre l'Agence et l'Administration, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 58, paragraphe 7, s'applique. Si, à l'issue de cette procédure d'arbitrage, le certificat de sécurité unique n'est ni restreint ni retiré, les mesures de sécurité temporaires visées au paragraphe 7 sont suspendues.

Lorsque l'Administration est l'autorité qui a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 49, paragraphe 6, elle peut restreindre ou retirer le certificat, en motivant sa décision, et en informe l'Agence.

Le titulaire d'un certificat de sécurité unique dont le certificat a été restreint ou retiré par **l'Administration ou par l'Agence l'Agence ou par l'Administration** a le droit d'introduire un recours conformément à l'article 49, paragraphe 8.

(7) Si l'Administration détecte un risque grave pour la sécurité au cours d'une surveillance, elle peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, dont la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause. Si le certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence, l'Administration en informe immédiatement cette dernière et présente des éléments de preuve à l'appui de sa décision.

Si l'Agence conclut que le titulaire d'un certificat de sécurité unique ne remplit plus les conditions de sa certification, elle restreint ou retire immédiatement ledit certificat.

Si l'Agence conclut que les mesures appliquées par l'Administration sont disproportionnées, elle peut demander à cette dernière de les retirer ou de les adapter. L'Agence et l'Administration coopèrent en vue de parvenir à une solution mutuellement acceptable.

Au besoin, l'entreprise ferroviaire participe également à ce processus. En cas d'échec de cette procédure, la décision prise par l'Administration d'appliquer des mesures temporaires reste en vigueur

La décision de l'Administration relative à des mesures de sécurité temporaires est soumise au contrôle juridictionnel national visé à l'article 109. Dans ce cas, les mesures de sécurité temporaires peuvent s'appliquer jusqu'à la clôture du contrôle juridictionnel, sans préjudice du paragraphe 6.

Si une mesure temporaire a une durée supérieure à trois mois, l'Administration demande à l'Agence de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, et la procédure décrite au paragraphe 6 s'applique.

(8) L'Administration contrôle les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles. Dans le cas d'infrastructures transfrontalières, elle exerce ses activités de surveillance en coopération avec d'autres autorités nationales de sécurité compétentes. Si l'Administration constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, elle restreint ou retire ce dernier en motivant sa décision.

(9) Lorsqu'elle contrôle l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, l'Administration peut tenir compte des performances de sécurité des acteurs conformément à l'article 45, paragraphe 3, et, le cas échéant, des centres de formation visés au titre IV, dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire. Le présent paragraphe s'applique sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure visée à l'article 45, paragraphe 2.

(10) L'Administration et les autorités nationales de sécurité des États membres dans lesquels une entreprise ferroviaire exerce ses activités coopèrent pour coordonner leurs activités de surveillance concernant cette entreprise ferroviaire, de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité. L'Administration partage également des informations avec les autres autorités nationales de sécurité concernées ainsi qu'avec l'Agence si elles constatent que l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.

Cette coopération permet d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits.

L'Administration participe avec les autorités nationales de sécurité concernées à un programme commun de surveillance pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des États membres concernés.

~~**L'Agence apporte son soutien à ces activités de coordination par l'élaboration de lignes directrices.**~~

(11) L'Administration peut envoyer des avertissements aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas leurs obligations énoncées au paragraphe 1^{er}.

(12) L'Administration utilise les informations recueillies par l'Agence au cours de l'évaluation du dossier visée à l'article **10, paragraphe 5, point a), de la directive (UE) 2016/798 précitée** aux fins de la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique. Elle utilise les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément à l'article 50 aux fins de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure.

(13) Aux fins du renouvellement des certificats de sécurité uniques, **l'Agence ou** l'Administration, lorsque le certificat de sécurité a été délivré conformément à l'article 49, paragraphe 6, utilise les informations recueillies au cours des activités de surveillance. Aux fins du renouvellement des agréments de sécurité, l'Administration fait également usage des informations recueillies au cours de ses activités de surveillance.

(14) ~~L'Agence et~~ L'Administration prend les dispositions nécessaires afin de coordonner et d'assurer l'échange de toutes les informations visées aux paragraphes 11, 12 et 13. »

Ancien l'article 64 (nouvel article 54)

L'article sous examen a trait aux critères de décision.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État a demandé la reformulation de l'article au vu de ses considérations générales déjà formulées à plusieurs reprises.

Afin d'y faire droit, la commission parlementaire décide de modifier certaines dispositions.

L'ancien article 64 (nouvel article 54) se lira dès lors comme suit :

« Art. 54. Critères de décision

(1) ~~L'Agence, lorsqu'elle examine les demandes de certificat de sécurité unique conformément à l'article 58, paragraphe 1^{er}, et~~ L'Administration accomplissent ses tâches de manière ouverte, non discriminatoire et transparente. Elles permettent à toutes les parties intéressées d'être entendues et indiquent les motifs de leurs décisions.

Elles répondent rapidement aux requêtes et demandes, communiquent leurs demandes d'informations sans retard et adoptent toutes leurs décisions dans un délai de quatre mois après que le demandeur a fourni toutes les informations utiles. Dans l'accomplissement des tâches visées à l'article 4, l'Administration peut à tout moment demander l'assistance technique des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés.

Lors de la mise au point du cadre réglementaire national, l'Administration consulte tous les acteurs et les parties intéressées, y compris les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les fabricants et les fournisseurs de services d'entretien, les usagers et les représentants du personnel.

(2) L'Administration est libre d'effectuer tous les audits, inspections et enquêtes nécessaires pour l'accomplissement de ses tâches et elle a accès à tous les documents appropriés ainsi qu'aux locaux, installations et équipements des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et, si nécessaire, de tout acteur visé à l'article 45. ~~L'Agence dispose des mêmes droits à l'égard des entreprises ferroviaires lorsqu'elle s'acquitte de ses tâches en matière de certification de sécurité conformément à l'article 58, paragraphe 5.~~

(3) ~~Les autorités nationales de sécurité procèdent~~ L'Administration procède avec les autorités nationales de sécurité d'autres Etats membres à un échange de vues et d'expériences soutenu au sein du réseau établi par l'Agence afin d'harmoniser leurs critères de décision à l'échelle de l'Union européenne. »

Ancien l'article 65 (nouvel article 55)

L'article sous examen a trait au rapport annuel.

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

Ancien article 66 (nouvel article 56)

L'article sous examen a trait à la législation applicable.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État désapprouve le procédé qui consiste à étendre le champ d'application d'une loi sans procéder à la modification expresse de cette loi. Selon la Haute Corporation, un tel procédé est à éviter dans l'intérêt de la cohérence et de la lisibilité des textes normatifs.

La commission parlementaire décide de reformuler l'article au vu des remarques du Conseil d'État.

L'ancien article 66 (nouvel article 56) se lira dès lors comme suit :

« Art. 56. Législation applicable

Le chapitre V de la directive (UE) 2016/798 concernant l'enquête sur les accidents et incidents dans le domaine des chemins de fer est couvert par la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des Enquêtes Techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports fluviaux et maritimes, des chemins de fer et de la circulation de véhicules sur les voies publiques ~~couvre les obligations relatives à l'enquête sur les accidents et incidents.~~ »

Ancien article 67 - supprimé

L'article sous examen reproduit l'article 1^{er} de la directive 2007/59/CE qui en fixe ses objectifs.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État rappelle que les dispositions qui figurent au premier article d'une directive et qui énoncent simplement les différents objectifs que la directive vise à atteindre ne nécessitent pas de transposition. Par conséquent, l'article sous examen est à omettre.

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer l'article en cause.

~~« Art. 67.~~

~~Le présent titre fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau national. Elle précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes, aux conducteurs de train et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure, les centres de formation et les examinateurs. »~~

Ancien article 68 (nouvel article 57)

L'article sous examen, qui a trait au champ d'application, n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 69 (nouvel article 58)

L'article sous examen a trait à l'accès aux services de formation.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État relève que la disposition sous revue a une valeur essentiellement descriptive, et non normative. Il ne suffit pas d'énoncer que les conducteurs ont un accès à la formation, encore faut-il prévoir explicitement qui est responsable d'assurer l'accès à la formation. De plus, en ce qui concerne le paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, qu'il soit renvoyé avec précision aux dispositions définissant les exigences applicables, et non pas d'employer une formule vague et imprécise telle que « les exigences définies dans la législation applicable ».

Afin de tenir compte des remarques du Conseil d'État, la commission propose de renvoyer vers le titre IV.

En outre, le paragraphe 1^{er} a été modifié suite aux remarques du Conseil d'État en précisant que les services de formation seront garantis par le centre de formation. L'ajout du bout de phrase « toute personne intéressée » permet à toute personne non employée par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure d'avoir accès à la formation.

La commission parlementaire décide par conséquent de modifier l'ancien article 69 (nouvel article 58) comme suit :

« Art. 58. Accès aux services de formation

(1) L'accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train et du personnel de bord est garanti par le centre de formation aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, les membres de leur personnel s'acquittant de tâches critiques de sécurité chaque fois que cette formation est nécessaire pour exploiter des services sur leur réseau. ~~Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure, les membres de leur personnel s'acquittant de tâches critiques de sécurité ainsi que toutes personnes intéressées ont un accès équitable et non discriminatoire aux services de formation des conducteurs de train et du personnel de bord chaque fois que cette formation est nécessaire pour exploiter des services sur leur réseau.~~

Les services de formation couvrent la formation relative à la connaissance des lignes concernées, les règles et procédures d'exploitation, le système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que les procédures d'urgence applicables sur les lignes exploitées.

Les services de formation sont fournis en faisant preuve d'impartialité vis-à-vis de tous les participants.

L'Administration veille à ce que les services de formation satisfassent aux exigences définies **au titre IV dans la législation applicable.**

(2) Si les services de formation ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire de l'infrastructure, ces services de formation sont mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires et à toute personne intéressée à un prix raisonnable et non discriminatoire, qui soit en rapport avec les coûts et qui puisse inclure une marge bénéficiaire.

(3) Lorsqu'elles recrutent de nouveaux conducteurs de train, de nouveaux membres du personnel de bord et du personnel s'acquittant de tâches critiques de sécurité, les entreprises ferroviaires peuvent tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement dans d'autres entreprises ferroviaires. À cet effet, ces membres du personnel peuvent avoir accès aux documents prouvant leur formation, leurs qualifications et leur expérience, en obtenir des copies et communiquer celles-ci.

(4) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont chargés du niveau de formation et de la qualification des membres de leur personnel exerçant un travail critique pour la sécurité. »

Ancien article 70 (nouvel article 59)

L'article sous examen a trait à la structure de certification.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État note qu'au paragraphe 1^{er}, lettre a), il ne convient pas de viser « des conditions minimales » à remplir, mais les conditions visées aux articles 74 et suivants du projet de loi sous examen.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer le terme « minimales » et d'ajouter un renvoi au chapitre III.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 70 (nouvel article 59) comme suit :

« Art. 59. Structure de la certification

(1) Tout conducteur de train possède l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et est être titulaire des documents suivants :

- a) une licence valide attestant que le conducteur remplit des conditions **minimales visées au chapitre III** en matière d'exigences médicales, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales. La licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité ; et
- b) une ou plusieurs attestations valides indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

(2) Toutefois, l'obligation de posséder une attestation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une attestation valide pour l'infrastructure concernée, appelé ci-après « pilote », se tient aux côtés du conducteur durant la conduite :

- a) lorsque une perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure peut exceptionnellement faire circuler un train conduit par un conducteur n'ayant pas les connaissances pour cette partie spécifique de l'infrastructure sans pilote, à condition que des mesures spécifiques définies par ce dernier soient mises en œuvre ;
- b) pour des services exceptionnels uniques pour lesquels du matériel ferroviaire historique sont utilisés ;

- c) pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure ;
- d) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive ;
- e) aux fins de formation et d'examen des conducteurs ;
- f) pour la circulation de trains spécialisés à l'entretien des voies, dont la conduite est assurée par des conducteurs qui n'ont pas les connaissances de l'infrastructure requise.

La décision de recourir à cette possibilité incombe à l'entreprise ferroviaire et ne peut pas être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'Administration.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.

(3) L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes :

- a) catégorie A : locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et toutes autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres ;
- b) catégorie B : transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories. »

Ancien article 71 - supprimé

L'article sous examen prévoit d'imposer à l'Administration et aux entreprises ferroviaires de prendre toutes les dispositions nécessaires pour éviter la falsification des attestations et registres.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de s'interroger sur la valeur normative d'une telle disposition.

Une telle obligation revêt nécessairement le caractère d'une obligation de moyens. Quelles seraient les conséquences ou sanctions pour l'Administration ou les entreprises si les mesures nécessaires n'avaient pas été prises ?

Par ailleurs, en ce qui concerne l'Administration, une telle obligation est inhérente aux principes du bon fonctionnement d'une administration ou d'un service public.

Partant, la disposition sous examen est à supprimer.

Au sein de la commission parlementaire, il est décidé de le supprimer du fait de l'application du règlement (UE) n° 36/2010 de la Commission du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

~~« Art. 71.~~

~~L'Administration et les entités de délivrance de l'attestation, chacune pour sa part, prennent toutes les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus à l'article 90. »~~

Ancien article 72 (nouvel article 60)

L'article sous examen a trait au droit de propriété et aux entités de délivrance d'une licence et d'une attestation.

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

Ancien article 73 (nouvel article 61)

L'article sous examen a trait à la validité sur le territoire national.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, il n'appartient pas au législateur luxembourgeois de conférer une validité d'une licence luxembourgeoise sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Il lui appartient en revanche de prévoir que la licence délivrée dans un autre État membre de l'Union européenne est valable sur le territoire national. Par ailleurs, le Conseil d'État demande aux auteurs de prévoir la transposition de l'article 8 de la directive 2007/59/CE relatif à la reconnaissance des documents de certification des conducteurs de train de pays tiers.

Au vu de la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 1^{er}, la commission parlementaire décide de modifier le texte en prévoyant ainsi la possibilité de valider les licences délivrées dans d'autres États membres.

En ce qui concerne la remarque du Conseil d'État relative à l'article 8 de la directive (CE) 2007/59, il est rappelé que le Luxembourg n'a pas de frontière avec un pays tiers, i.e. qui n'est pas membre de l'Union européenne. Il s'ensuit que cette disposition n'a pas besoin d'être transposée. À noter qu'elle ne l'avait pas été dans le règlement grand-ducal du 16 août 2010 sur la certification des conducteurs. Le projet de loi ne prévoit ainsi pas la transposition de l'article 8 de la directive (CE) 2007/59.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 73 (nouvel article 61) comme suit :

« Art. 61. Validité sur le territoire national

(1) Les licences délivrées par l'Administration ainsi que par les autorités compétentes des autres Etats membres en conformité du droit de l'Union européenne sont valables sur le territoire national. ~~La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.~~

(2) L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués et tant que le conducteur exerce ses fonctions auprès de l'entité de délivrance de l'attestation. »

Ancien article 74 (nouvel article 62)

L'article sous examen a trait aux exigences.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État s'est opposé formellement à l'emploi du terme « minimales », une telle formulation pouvant laisser entendre que d'autres exigences pourraient être demandées aux candidats.

Afin d'y faire droit, la commission parlementaire décide alors de modifier le texte en supprimant le terme « minimales ».

Par ailleurs, la commission décide de supprimer le 2^{ème} paragraphe suite à la nouvelle formulation du nouvel article 61, ancien article 73, paragraphe 1.

L'ancien article 74 (nouvel article 62) se lira dès lors comme suit :

« Art. 62. Exigences

(1) Pour obtenir une licence, le candidat-conducteur satisfait aux exigences ~~minimales~~ prévues aux articles 63 et 64.

(2) Pour obtenir une attestation et afin que celle-ci demeure valide, le candidat-conducteur est en possession d'une licence et satisfait aux exigences ~~minimales~~ prévues à l'article 65.

~~2. Les licences émises par un autre Etat membre de l'Union européenne conformément à la législation européenne sont reconnues au même titre que celles émises par l'Administration.»~~

Ancien article 75 (nouvel article 63)

L'article sous examen transpose l'article 10 de la directive 2007/59/CE relatif à l'âge minimal des candidats à une licence.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part de la commission parlementaire, ni de la part du Conseil d'État.

Ancien article 76 (nouvel article 64)

L'article sous examen a trait aux exigences de base pour l'obtention de la licence.

Le Conseil d'État s'est opposé formellement à l'emploi des termes « au moins ». La commission parlementaire décide dès lors de supprimer ces termes à l'endroit des paragraphes 2, 3 et 4.

La commission parlementaire modifie par conséquent l'ancien article 76 (nouvel article 64) comme suit :

« Art. 64. Exigences de base pour l'obtention de la licence

Tout candidat-conducteur remplit, préalablement à la fonction de conducteur, les conditions ci-dessous :

- 1° Le candidat-conducteur a suivi avec succès une classe de 5^e de l'enseignement secondaire général ou bien une classe de 5^e de l'enseignement secondaire classique ou bien se prévaloir d'études dont le niveau est reconnu équivalent par le ministre ayant l'Éducation nationale dans ses attributions.
- 2° Le candidat-conducteur confirme son aptitude physique en réussissant un examen médical réalisé ou supervisé par un médecin du travail reconnu par l'Administration conformément à l'article 75. Cet examen est réalisé dans les douze mois précédant l'obtention de la licence. Il porte ~~au moins~~ sur les critères indiqués à l'annexe II, points 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1 de la directive (CE) 2007/59 précitée.
- 3° Le candidat-conducteur justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou

supervisé par un psychologue reconnu par l'Administration conformément à l'article 75.

Cet examen est réalisé dans les douze mois précédant l'obtention de la licence.

Il porte **au moins** sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2 de la directive (CE) 2007/59 précitée.

- 4° Le candidat-conducteur justifie de ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen portant **au moins** sur les matières générales indiquées à l'annexe IV de la directive (CE) 2007/59 précitée. »

Ancien article 77 - supprimé

L'article sous examen a trait aux connaissances linguistiques.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État s'interroge sur la transposition de la disposition et s'est opposé formellement à cet article.

Dans la mesure où la commission parlementaire a supprimé l'article 51, il n'y a donc plus lieu de prévoir une annexe au projet. L'alinéa 2 a été repris du Règlement grand-ducal du 16 août 2010. À noter dans ce contexte que les connaissances linguistiques sont visées au nouvel article 65.

La commission parlementaire abonde donc dans le sens du Conseil d'État et propose de supprimer cet article. La suppression de l'article 77 relatif aux connaissances linguistiques est palliée par la formulation de la dernière phrase du nouvel article 65, paragraphe 2.

La commission décide par conséquent de supprimer l'ancien article 77 :

~~« Art. 77.~~

~~Le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe VI de la directive 2007/59/CE précitée est rempli pour l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.~~

~~Lorsqu'il a été établi, lors de la procédure de recrutement, que le candidat-conducteur possède de bonnes connaissances en langue luxembourgeoise, française ou allemande, la vérification périodique de cette connaissance linguistique, telle que prévue à l'article 82 n'est pas exigée.»~~

Ancien article 78 (nouvel article 65)

L'article a trait aux qualifications professionnelles pour l'obtention de l'attestation

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État s'est opposé formellement à l'emploi des termes « au moins », une telle formulation pouvant laisser entendre que d'autres matières pourraient faire arbitrairement l'objet d'examens. Le Conseil d'État exige dès lors la suppression des termes « au moins », sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

La commission parlementaire se rallie à l'argumentation de la Haute Corporation et décide de supprimer les termes en question.

En outre, le Conseil d'État estime que, comme relevé à l'endroit de l'article 74, si le projet de loi entend prévoir d'autres matières que celles visées aux annexes V et VI de la directive, la technique de transposition par référence est alors à bannir, et des annexes spécifiques sont à intégrer à la loi en projet. En ce qui concerne l'évaluation des compétences linguistiques, il est renvoyé aux observations faites à l'endroit de l'article 77.

La commission parlementaire propose de pallier la suppression de l'article 77 relatif aux connaissances linguistiques par la suppression du terme « générales » pour les matières et la formulation de la dernière phrase du paragraphe 2.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 78 (nouvel article 65) comme suit :

« Art. 65. Qualifications professionnelles pour l'obtention de l'attestation

(1) Le candidat-conducteur a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est demandée. Cet examen porte ~~au moins~~ sur les matières **générales** indiquées à l'annexe V de la directive (CE) 2007/59 précitée.

(2) Le candidat-conducteur a réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée. Cet examen porte ~~au moins~~ sur les matières **générales** indiquées à l'annexe VI de la directive (CE) 2007/59. ~~Sans préjudice de l'alinéa 2 de l'article 77. L'examen porte également sur~~ Les connaissances linguistiques **sont évaluées** conformément à l'annexe VI, **point 8**, de la directive (CE) 2007/59 précitée.

(3) L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispense au candidat-conducteur une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité prévu à l'article 48. »

Ancien article 79 (nouvel article 66)

L'article sous examen vise à transposer l'article 14 de la directive 2007/59/CE et a trait à l'obtention de la licence.

Il n'appelle pas d'observation quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 80 (nouvel article 67)

L'article sous examen a trait à l'obtention de l'attestation.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État s'oppose formellement à la formulation de l'article 80. En effet, en ce qui concerne l'alinéa 2, le Conseil d'État se demande quel est l'organe de recours indépendant visé par le projet de loi. Par ailleurs, le Conseil d'État se demande comment la disposition sous examen est censée s'articuler avec l'article 89 de la loi en projet.

Afin de faire droit aux observations de la Haute Corporation, la commission parlementaire décide de modifier l'article en supprimant la disposition critiquée : « ~~En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'Administration ou à tout organe de recours indépendant.~~ ».

L'ancien article 80 (nouvel article 67) se lira dès lors comme suit :

« Art. 67. Obtention de l'attestation

Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément au présent chapitre et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

~~En cas de désaccord, les parties peuvent en appeler à l'Administration ou à tout organe de recours indépendant.~~

Les entreprises ferroviaires ou le gestionnaire de l'infrastructure mettent à jour l'attestation sans délai, chaque fois que le titulaire de l'attestation a obtenu ou a perdu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures. »

Ancien article 81 (nouvel article 68)

L'article sous examen a trait aux vérifications périodiques de la licence.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État estime qu'au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le terme « minimale » est à supprimer.

La commission parlementaire décide de suivre la Haute Corporation et de supprimer le terme « minimale ».

L'ancien article 81 (nouvel article 68) se lira dès lors comme suit :

« Art. 68. Vérifications périodiques de la licence

(1) Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et contrôles périodiques portant sur les exigences en matière d'aptitude physique énoncées à l'article 64, paragraphes 2 et 3.

Pour ce qui concerne les exigences médicales relatives à l'aptitude physique, la fréquence minimale est respectée conformément aux dispositions de l'annexe II, point 3.1, de la directive (CE) 2007/59 précitée.

Les contrôles médicaux sont réalisés ou supervisés par un médecin du travail reconnu par l'Administration conformément à l'article 75.

(2) L'aptitude psychologique est contrôlée au moins tous les ~~40~~ dix ans lors du renouvellement de licence par un psychologue reconnu.

(3) Sans préjudice **des paragraphes 1^{er} et 2 ce qui précède**, le titulaire de la licence se soumet à un contrôle médical ou psychologique lorsque de l'avis de l'Administration, de l'entreprise ferroviaire, du gestionnaire d'infrastructure, du médecin du travail ou du psychologue reconnus des circonstances particulières l'imposent.

(4) Sans préjudice des dispositions applicables, un examen médical de contrôle est effectué d'office préalablement à la reprise des fonctions de conducteur :

- a) après une absence pour cause de maladie professionnelle ;
- b) après un congé de maternité ;
- c) après une absence à temps plein en raison d'un congé parental ou d'un congé sans traitement d'une durée supérieure à 2 deux mois ;
- d) après un arrêt de travail pour cause d'accident de travail ;

- e) après un arrêt de travail continu de trente jours ou plus pour cause de maladie ou d'accident non professionnel ;
- f) en cas d'absences répétées pour raisons de santé ;
- g) en cas de renouvellement de la licence retirée, suspendue ou modifiée pour des raisons médicales en conformité de l'article 71.

(5) Pour ce qui concerne les connaissances professionnelles générales, les dispositions de l'article 78, paragraphe 7, sont applicables.

(6) Lors du renouvellement d'une licence, l'Administration vérifie dans le registre prévu à l'article 77, paragraphe 1^{er}, point a), que le conducteur remplit les conditions visées au premier paragraphe. »

Ancien article 82 (nouvel article 69)

L'article sous examen a trait aux vérifications périodiques de l'attestation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 83 (nouvel article 70)

L'article sous examen a trait aux aptitudes physique et psychologique.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 84 (nouvel article 71)

L'article sous examen a trait au manquement à une vérification périodique.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 85 (nouvel article 72)

L'article sous examen a trait à la cessation d'emploi.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 86 (nouvel article 73)

L'article sous examen a trait au suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 87 (nouvel article 74)

L'article sous examen a trait aux tâches de l'Administration en matière de certification des conducteurs de train.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 88 (nouvel article 75)

L'article sous examen a trait à la reconnaissance des personnes et organismes engagés dans la certification des conducteurs de train.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État s'est interrogé sur l'accréditation par l'OLAS.

La commission parlementaire note que l'OLAS n'a pas reçu pour mission d'accréditer des personnes et que l'autorisation d'exercer des médecins du travail se fait par le ministre de la Santé sur base du règlement grand-ducal du 31 janvier 1995 relatif à la formation du médecin du travail. L'Administration se limite à reconnaître cette autorisation. De plus, cet article ne se limite pas aux médecins, mais vise également les psychologues, examinateurs ou organismes comme centre de formation.

Le texte de l'article est modifié en ce sens par la commission parlementaire et les termes « accrédités ou » sont supprimés.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 88 (nouvel article 75) comme suit :

« Art. 75. Reconnaissance des personnes et organismes engagés dans la certification des conducteurs de train

~~1. Sans préjudice de l'accréditation des médecins par le Ministre de la Santé, les personnes ou organismes accrédités en vertu du présent chapitre sont accrédités par l'organisme d'accréditation désigné par la loi du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, telles les normes européennes pertinentes de la série EN 45 000, ainsi que sur l'évaluation d'un dossier présenté par le candidat qui atteste dûment de ses compétences dans le domaine concerné. Ils en informent l'Administration.~~

~~2. A défaut d'accréditation visée au paragraphe 1^{er},~~

(1) ~~2-~~ Les personnes, dont celles titulaires d'une autorisation d'exercer la profession de médecin du travail délivrée par le Ministre de la Santé en vertu du règlement grand-ducal du 31 janvier 1995 relatif à la formation du médecin du travail, ou organismes sont reconnus par l'Administration.

Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité.

Toutefois, lorsqu'une compétence recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission européenne en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 32, paragraphe 2, de la directive (CE) 2007/59 précitée.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation visées à l'article 78, paragraphes 4 et 5.

(2) L'Administration publie et met à jour veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes ~~accrédités ou~~ reconnus. »

Ancien article 89 (nouvel article 76)

L'article sous examen a trait au traitement de différends.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État s'est opposé formellement à la terminologie utilisée. En effet, en prévoyant de soumettre le différend au ministre ou à l'Administration, la disposition sous avis prévoit un recours hiérarchique obligatoire. Un recours hiérarchique aboutit à la prise d'une décision par l'autorité auprès de laquelle il est introduit. Cependant, l'alinéa 3 ne vise pas une « décision » de l'Administration ou du ministre, mais un « avis ». L'emploi d'une telle terminologie jette un trouble sur la nature de la procédure ainsi introduite.

La commission parlementaire décide dès lors de modifier le texte conformément aux critiques émises par le Conseil d'État.

L'ancien article 89 (nouvel article 76) se lira dès lors comme suit :

« Art. 76. Traitement de différends

Un différend au sujet d'une licence est à soumettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions. Un différend au sujet d'une attestation est à soumettre à l'Administration.

L'instance compétente ~~ci devant~~ visée **aux alinéas 1 et 2** émet sa **décision** ~~son avis motivé~~ dans les trois mois suivant la date de l'accusé de réception de la requête. »

Ancien article 90 (nouvel article 77)

L'article sous examen a trait aux registres des licences et attestations et à l'échange d'informations.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 26 mai 2020 que la disposition est imprécise, en ce qu'elle vise, à deux reprises, « les modalités de la législation applicable » (paragraphe 1^{er}, lettre a) et paragraphe 2, lettre a)). Il demande à ce que la législation visée soit désignée.

La commission parlementaire décide dès lors de mentionner la législation applicable avec précision.

Le Conseil d'État s'est également opposé formellement à l'emploi du terme « motivée » au paragraphe 3.

La commission parlementaire décide par conséquent de supprimer le terme « motivée ».

L'ancien article 90 (nouvel article 77) se lira dès lors comme suit :

« Art. 77. Registres des licences et attestations et échange d'informations

(1) L'Administration est tenue de :

- a) tenir, ~~selon les modalités de la législation applicable~~ **conformément à la décision (CE) n°2010/17 de la Commission du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires prévus par la directive (CE) 2007/59 du Parlement européen et du Conseil**, un registre de toutes les licences délivrées,

mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence indiquées à l'annexe I, point 4 de la directive (CE) 2007/59 précitée, lesquelles sont accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement ;

- b) fournir, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres Etats membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs.

(2). Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure est tenu de :

- a) tenir ou veiller à ce que soit tenu, ~~selon les modalités de la législation applicable conformément à la décision (CE) n°2010/17 de la Commission du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires prévus par la directive (CE) 2007/59 du Parlement européen et du Conseil~~, un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation prescrites à l'annexe I, point 4 de la directive (CE) 2007/59 précitée, ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues aux articles 68 et 69. Il est mis à jour régulièrement ;
- b) échanger des informations avec l'Administration et lui donner accès aux données nécessaires ;
- c) fournir des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres Etats membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de ses activités transnationales.

(3) Le conducteur de train peut accéder aux données le concernant, qui sont stockées dans le registre de l'Administration et dans celui des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure, et il peut, à sa demande motivée, en obtenir copie.

(3) L'Administration coopère avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité des registres prévus aux paragraphes 1^{er} et 2. »

Ancien article 91 (nouvel article 78)

L'article sous examen a trait à la formation des conducteurs de train.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État demande qu'au paragraphe 6, le renvoi au « système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE » soit remplacé par un renvoi précis aux dispositions nationales applicables.

Afin d'y faire droit, la commission parlementaire décide donc d'insérer au paragraphe 6 le renvoi à la législation nationale applicable.

En outre, le terme « attestation » est remplacé par le terme « certificat » afin d'éviter toute confusion avec l'attestation complémentaire harmonisée.

L'ancien article 91 (nouvel article 78) se lira dès lors comme suit :

« Art. 78. Formation des conducteurs de train

(1) La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales décrites à l'annexe IV de la directive (CE) 2007/59 précitée, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques décrites aux annexes V et VI de la directive (CE) 2007/59 précitée.

(2) La méthode de formation respecte les critères énoncés à l'annexe III de la directive (CE) 2007/59 précitée.

(3) Les objectifs de formation détaillés sont définis à l'annexe IV de la directive (CE) 2007/59 précitée pour la licence, et aux annexes V et VI de la directive (CE) 2007/59 précitée pour l'attestation. Ces objectifs peuvent être complétés par les STI pertinentes.

(4) Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales prévues à l'article 64, paragraphe 4, aux connaissances linguistiques et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 65, paragraphe 1^{er}, sont accomplies par des personnes ou des organismes reconnus conformément à l'article 75.

(5) Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures prévues à l'article 65, paragraphe 2, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des organismes reconnus par l'Etat membre dans lequel l'infrastructure est située.

(6) En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi **par la loi du 19 juin 2009 ayant pour objet la transposition de la directive (CE) 2005/36 pour ce qui est a. du régime général de reconnaissance des titres de formation et des qualifications professionnelles, b. de la prestation temporaire de service** continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un Etat membre qui ont obtenu leur **certificat attestation** de formation dans un pays tiers.

(7) Un système de formation continue est mis en place dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure de l'article 48. »

Ancien article 92 (nouvel article 79)

L'article sous examen a trait aux coûts de formation.

Dans son avis du 26 mai 2020, le Conseil d'État constate que la directive vise uniquement la situation du départ volontaire du conducteur pour une autre entreprise ferroviaire ou gestionnaire de l'infrastructure. Or, l'article sous examen englobe la démission du conducteur qui changerait totalement de métier ou qui arrêterait toute activité salariée. Le Conseil d'État doute dès lors que cet aspect soit conforme à l'article 24 de la directive 2007/59/CE.

La commission parlementaire décide de faire droit à la remarque du Conseil d'État et de remplacer le terme « démission » par celui de « départ », plus général.

Eu égard aux articles L. 542-15 et L. 542-16 du Code du travail, le Conseil d'État demande de détailler les modalités de remboursement (limitation de durée et de montant), car il est d'avis que l'article sous examen déroge aux articles L.

542-15 et L. 542-16 du Code du travail. Or, la dernière phrase de l'article 92, reprenant l'esprit de l'article 3. 3 du Règlement grand-ducal du 16 août 2010, ne prévoit pas explicitement de dérogation aux articles du Code du travail et les parties devraient s'entendre sur les modalités de remboursement en cas de départ volontaire du conducteur sur base de ces articles.

Dès lors la commission parlementaire, afin de lever toute ambiguïté, propose de supprimer cette dernière phrase.

La commission parlementaire décide par conséquent de modifier l'ancien article 92 (nouvel article 79) comme suit :

« Art. 79. Coûts de la formation

Les coûts de formation d'un conducteur de train à la charge d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire d'infrastructure font l'objet d'un remboursement en cas de ~~démission~~ **départ volontaire du conducteur vers une autre entreprise ferroviaire ou un autre gestionnaire de l'infrastructure. Les modalités de remboursement sont à fixer entre les parties dès l'embauche.** »

Ancien article 93 (nouvel article 80)

L'article a trait aux examens.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État estime que le paragraphe 3, qui vise des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par « l'État membre dans lequel l'infrastructure est située », n'assure pas une transposition correcte de la directive. Le Conseil d'État en exige dès lors sa reformulation sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive 2007/59/CE.

En vue de pouvoir lever l'opposition formelle, la commission parlementaire décide de modifier l'article en supprimant la fin du paragraphe 3.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 93 (nouvel article 80) comme suit :

« Art. 80. Examens

(1) Les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les examinateurs chargés de cette tâche sont déterminés :

- a) pour le volet relatif à la licence, par l'Administration, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 66, paragraphe 1^{er} ;
- b) pour le volet relatif à l'attestation, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 67.

(2) Les examens visés au paragraphe 1^{er} sont supervisés par des examinateurs compétents, ~~accrédités ou~~ reconnus conformément à l'article 75, et ils sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

(3) L'évaluation de la connaissance de l'infrastructure, y compris les itinéraires et les règles d'exploitation, est confiée à des personnes ou des organismes

~~accrédités ou reconnus au Luxembourg par l'Etat membre dans lequel l'infrastructure est située.~~

(4). Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

(5) A réussi le candidat à l'examen qui a obtenu, par matière examinée, une note supérieure ou égale à 60% pour cent du maximum des points possibles. La réussite à l'ensemble de ces examens est arrêtée par un certificat établi par l'examineur reconnu et délivré au candidat à l'examen soit contre émargement sur le double de celui-ci qui est à classer par ledit centre de formation, soit par envoi postal recommandé. »

Ancien l'article 94 (nouvel article 81)

L'article a trait aux normes de qualité.

Le Conseil d'État critique dans son avis du 26 mai 2020 que l'article sous examen, tel qu'il est formulé, n'a pas de valeur normative et demande à ce qu'il soit disposé comment l'Administration entend concrètement s'en assurer.

Afin de faire droit à l'observation de la Haute Corporation, la commission parlementaire décide d'ajouter la précision « dans le cadre de sa mission de surveillance » dans le texte de l'article en question.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 94 (nouvel article 81) comme suit :

« Art. 81. Normes de qualité

L'Administration s'assure **dans le cadre de sa mission de surveillance** que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure. »

Ancien article 95 (nouvel article 82)

L'article a trait à l'évaluation indépendante.

Dans son avis du 26 mai 2020 le Conseil d'État se pose la question s'il ne conviendrait pas de définir, dans la loi, la périodicité exacte des évaluations et non pas seulement d'indiquer que les évaluations sont à procéder « selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans ». La Haute Corporation se demande par ailleurs si le système d'évaluation visé à l'article sous examen correspond au contrôle continu visé à l'article 94 en projet.

La commission parlementaire décide de se rallier à l'observation formulée par la Haute Corporation et de changer le libellé de l'article en conséquence.

L'ancien article 95 (nouvel article 82) se lira dès lors comme suit :

« Art. 82. Evaluation indépendante

Une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, est effectuée selon une **périodicité de ne dépassant pas** cinq ans. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.

L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention de l'Administration et du ministre.

Les parties concernées prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante. »

Ancien article 96 (nouvel article 83)

L'article a trait aux contrôles par l'Administration de la certification des conducteurs de train.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 97 (nouvel article 84)

L'article a trait à la formation du centre de formation en cas de nouvelle ligne ou de nouveau matériel roulant.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 98 (nouvel article 85)

L'article a trait à la formation de l'examineur en cas de nouvelle ligne ou de nouveau matériel roulant.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 99 - supprimé

L'article sous examen annonce les règles du chapitre IV.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 mai 2020, estime que cet article ne présente pas de portée normative et est à supprimer.

La commission parlementaire se rallie à l'avis de la Haute Corporation et supprime l'article en question.

Ancien article 100 (nouvel article 86)

L'article a trait aux modalités de reconnaissance d'un centre de formation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 101 (nouvel article 87)

L'article a trait à la délivrance de la déclaration de reconnaissance d'un centre de formation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 102 (nouvel article 88)

L'article a trait à la durée de validité, à la modification et au renouvellement de la déclaration de reconnaissance d'un centre de formation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 103 (nouvel article 89)

L'article a trait à l'identification et au registre des centres de formation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 104 (nouvel article 90)

L'article a trait au contrôle par l'Administration des centres de formation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 105 (nouvel article 91)

L'article a trait à la suspension ou au retrait de la reconnaissance et à la procédure de recours.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 106 (nouvel article 92)

L'article a trait aux centres de formation offrant des formations linguistiques générales.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 107 (nouvel article 93)

L'article a trait aux modalités de reconnaissance comme examinateur.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 108 (nouvel article 94)

L'article a trait à la délivrance de la déclaration de reconnaissance comme examinateur.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 109 (nouvel article 95)

L'article a trait à la validité, à la modification et au renouvellement de la déclaration de reconnaissance comme examinateur.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 110 (nouvel article 96)

L'article a trait à l'identification et au registre des examinateurs.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 111 (nouvel article 97)

L'article a trait au contrôle par l'Administration des examinateurs.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 112 (nouvel article 98)

L'article a trait à la suspension ou au retrait de la reconnaissance et à la procédure de recours.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 113 (nouvel article 99)

L'article a trait aux examinateurs chargés d'évaluer les compétences linguistiques.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 114 (nouvel article 100)

L'article a trait aux modalités de l'examen.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 115 (nouvel article 101)

L'article a trait au contrôle de qualité et à la supervision par l'Administration.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 102

La commission propose d'ajouter un nouvel article 102 libellé comme suit :

« Art. 102. Sanctions

Quiconque empêche ou entrave sciemment l'accomplissement des missions incombant à l'Administration conformément à l'article 3, ou contrevenant aux obligations prescrites par la présente loi est puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Comme indiqué sous le commentaire de l'article 4, alinéa 2, la commission parlementaire décide de prévoir des dispositions relatives aux sanctions en introduisant un nouvel article 102 dans le corps de la loi en projet.

Anciens articles 117 et 118 (nouveaux articles 103 et 104)

Les articles ont trait aux dispositions transitoires relatives aux autorisations portant sur les véhicules, ainsi qu'aux dispositions transitoires relatives aux certificats de sécurité et agrément de sécurité.

Ils n'appellent pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 118 (nouvel article 105)

L'article a trait aux dispositions transitoires relatives à la certification des conducteurs.

Le Conseil d'État estime dans son avis du 26 mai 2020 que l'alinéa 2 manque de clarté : que faut-il entendre par « conformément aux dispositions nationales existantes » ? S'agit-il des dispositions en vigueur au moment de l'entrée en formation ? ou s'agit-il d'appliquer la loi en projet aux formations déjà entamées ?

La commission parlementaire estime avoir répondu aux interrogations du Conseil d'État quant aux dispositions applicables pour les candidats ayant entamé un programme de formation avant l'entrée en application de la loi en complétant le 2^{ème} alinéa.

La commission propose de modifier l'ancien article 118 (nouvel article 105) comme suit :

« Art. 105. Dispositions transitoires relatives à la certification des conducteurs

Les conducteurs autorisés à circuler conformément aux dispositions en vigueur avant l'entrée en application de la présente loi peuvent poursuivre leurs activités sur la base de leurs droits jusqu'à leurs échéances.

La certification des candidats-conducteurs ayant entamé un programme de formation avant l'entrée en application de la présente loi est effectuée

conformément aux dispositions nationales existantes **au moment de l'entrée en formation.** »

Nouvel article 106

La commission décide d'ajouter un nouvel article 106 libellé comme suit :

« Art. 106. Dispositions transitoires relatives aux organismes désignés
Par dérogation à l'article 15, paragraphe 8, alinéa 2, point b), un organisme qui détient au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi un agrément délivré sur base de la directive (CE) 2008/57 du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté et qui ne peut pas présenter un tel certificat d'accréditation est autorisé à présenter des preuves alternatives afin de démontrer le respect des exigences de l'article 41. Dans ce cas, la désignation de l'organisme sera limitée au 31 octobre 2021.»

Comme indiqué sous le commentaire de l'ancien article 17 (nouvel article 15), paragraphe 8, la commission parlementaire décide d'ajouter un nouvel article introduisant des dispositions transitoires relatives aux organismes désignés.

Ancien article 122 (nouvel article 107)

L'article concerne l'abrogation.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Ancien article 119 (nouvel article 108)

L'article a trait à la motivation des décisions.

Le Conseil d'État se demande, dans son avis du 26 mai 2020, en quoi consiste une obligation de motiver « de façon précise » et suggère dès lors la suppression de ces termes.

La commission parlementaire décide de se rallier à l'observation de la Haute Corporation et de supprimer les termes « de façon précise ».

L'ancien article 119 (nouvel article 108) se lira dès lors comme suit :

« Art. 108. Motivation des décisions

Toutes les décisions prises en application de la présente loi sont motivées **de façon précise**. Elles sont notifiées à l'intéressé dans les meilleurs délais. »

Ancien article 120 (nouvel article 109)

L'article attribue compétence de juridiction exclusive aux juridictions luxembourgeoises pour les litiges au sujet de mesures ou décisions prises en exécution de la loi en projet.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 mai 2020, estime que les termes « sans préjudice des dispositions de l'article 89 » ne trouvent pas leur place à l'article sous examen, qui est consacré au litige contentieux. Ils sont donc à supprimer.

Le Conseil d'État s'interroge encore sur l'utilité et les cas d'application d'une telle disposition ; étant par ailleurs rappelé, d'une part, que les règles de compétence territoriale ne sont pas d'ordre public et doivent être soulevées par les parties au litige et, d'autre part, que les règles nationales de compétence territoriale sont appelées à céder devant les règles européennes d'attribution de compétences.

La commission décide de faire droit à toutes les suggestions du Conseil d'État.

Ancien article 121 -supprimé

L'article a trait au traitement des données.

Les données visées dans la présente loi sont traitées conformément aux dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Le Conseil d'État, dans son avis du 26 mai 2020, estime que la législation sur la protection des données étant de toute manière applicable, l'article sous examen est superfétatoire et donc à supprimer.

La commission décide de le supprimer conformément à la remarque du Conseil d'État.

Ancien article 122 (nouvel article 110)

L'article concerne la référence à la loi.

Il n'appelle pas d'observations quant au fond, ni de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

2. 7481 Projet de loi portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Monsieur Carlo Back est désigné rapporteur du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7481⁰⁰.

Le présent projet de loi intervient dans le cadre du principe de la « culture juste » prévue par le règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, tel que modifié.

Il a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant des sanctions

administratives pour garantir le respect des principes de la « culture juste » au sein des entités concernées par le Règlement (UE) n°376/2014 précité.

La commission procède ensuite à l'examen du texte du projet de loi à la lumière de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er} (ancien article unique)

Le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués ainsi qu'à « toute entité » qui ne respecte pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2, de la loi du 31 janvier 1948.

Le paragraphe 2 entend assurer le respect du contradictoire lors de la mise en œuvre des amendes administratives.

Le paragraphe 3 déroge au délai de droit commun en matière de recours en réformation.

Dans son avis du 10 juillet 2020, le Conseil d'État estime que le paragraphe 1^{er} vise à infliger des amendes administratives à « toute entité » ne respectant pas les dispositions en matière de culture juste. Or, la mise en œuvre adéquate des dispositions du règlement (UE) n°374/2014 requiert la sanction de « toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché soumise aux exigences du règlement (UE) n°374/2014 ». Le Conseil d'État exige donc la précision de cette disposition, aux points 1° et 2°, sous peine d'opposition formelle.

La disposition du paragraphe 1^{er}, point 1°, ne sanctionne que le défaut d'adoption de règles internes relatives à la culture juste. Or, l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014 sanctionne également le défaut de la consultation des représentants du personnel imposée par cette disposition. Dès lors le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, de définir le comportement sanctionné soit par un renvoi aux dispositions de l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°374/2014, soit par la reprise intégrale des chefs d'infractions y prévus.

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'État demande de prévoir expressément que la décision du ministre soit motivée.

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'État constate que cette dérogation est en ligne avec les dispositions de l'article 43, paragraphe 5, de la loi précitée du 31 janvier 1948, prévoyant également un délai d'un mois.

La commission décide de tenir compte des recommandations faites par le Conseil d'État et de remédier à tous les points de critique exprimés par la Haute Corporation dans son avis. Pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, la commission opte pour le renvoi aux dispositions de l'article susmentionné.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 1^{er} comme suit :

« **Art. 1^{er}. Article unique.** A la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 42**bis**, libellé comme suit :

« **Art. 42**bis**.**

(1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

- 1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007, qui n'adopte pas des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste sont garantis et appliqués au sein de cette entité ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n°376/2014 précité ;**
- 2° une amende de 2°500 euros à 10°000 euros à toute entité **établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n°376/2014 précité** ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2 ~~de la présente loi.~~ »

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. A cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de ~~la~~ leur notification. » »

Article 2 nouveau

La commission propose d'introduire un nouvel article 2 de la teneur suivante :

« Art. 2. A l'article 42, paragraphe 2 de la même loi, les mots « ou de comptes rendus volontaires d'événements » sont insérés entre les mots « comptes rendus obligatoires d'événements » et « , sauf dans les cas de négligence grave ». »

La disposition du paragraphe 1^{er}, point 2°, sanctionne les violations de l'article 42, paragraphe 2 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Or, selon le Conseil d'État cette disposition n'est plus en phase avec le règlement (UE) n°376/2014.

En effet, dans sa teneur actuelle la disposition de l'article 42, paragraphe 2 de la loi du 31 janvier 1948 s'applique dans le contexte de comptes rendus obligatoires d'événements, alors que selon le règlement (UE) n°376/2014 il doit également être applicable dans le contexte de comptes rendus facultatifs.

En proposant d'insérer les mots « ou de comptes rendus volontaires d'événements » dans la loi, la Commission estime que l'article 2 du projet de loi répond à l'exigence du Conseil d'État.

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

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

7481

Loi du 29 mars 2021 portant introduction d'un article 42bis dans la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

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 10 mars 2021 et celle du Conseil d'État du 12 mars 2021 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}.

À la suite de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, il est inséré un nouvel article 42bis, libellé comme suit :

« Art. 42bis.

(1) Le ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions peut infliger :

1° une amende de 1 250 euros à 5 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007, qui ne respecte pas les exigences prévues à l'article 16, paragraphe 11 du règlement (UE) n° 376/2014 précité ;

2° une amende de 2 500 euros à 10 000 euros à toute entité établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg qui se trouve soumise aux exigences du règlement (UE) n° 376/2014 précité ne respectant pas les dispositions de l'article 42, paragraphe 2.

(2) L'amende ne peut être infligée que si l'entité a été préalablement mise à même de présenter ses observations. À cet effet, elle est invitée par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

(3) Les décisions du ministre ayant la Navigation et les transports aériens dans ses attributions sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de leur notification.

»

Art. 2.

À l'article 42, paragraphe 2 de la même loi, les mots « ou de comptes rendus volontaires d'évènements » sont insérés entre les mots « comptes rendus obligatoires d'évènements » et « , sauf dans les cas de négligence grave ».

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 29 mars 2021.
Henri

Doc. parl. 7481 ; sess. ord. 2018-2019, 2019-2020 et 2020-2021.

