



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 7817

Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

Date de dépôt : 29-04-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 14-06-2022

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

## Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
29-04-2021	Déposé	7817/00	<u>5</u>
24-06-2021	Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal ° portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour l [...] ]	7817/01	<u>85</u>
17-12-2021	Avis du Conseil d'État (17.12.2021)	7817/02	<u>90</u>
31-03-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7817/03	<u>107</u>
14-06-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (14.6.2022)	7817/04	<u>168</u>
26-07-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7817/05	<u>177</u>
27-09-2022	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (27.9.2022)	7817/06	<u>210</u>
14-10-2022	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Jessie Thill	7817/07	<u>213</u>
18-10-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°5 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7817	<u>286</u>
18-10-2022	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°5 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7817	<u>322</u>
25-10-2022	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (25-10-2022) Evacué par dispense du second vote (25-10-2022)	7817/08	<u>324</u>
14-10-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 01 Procès verbal ( 01 ) de la reunion du 14 octobre 2022		<u>327</u>
06-10-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 21 Procès verbal ( 21 ) de la reunion du 6 octobre 2022		<u>330</u>
07-07-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 17 Procès verbal ( 17 ) de la reunion du 7 juillet 2022		<u>334</u>
10-03-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics 12 Procès verbal ( 12 ) de la reunion du 10 mars 2022		<u>368</u>
08-12-2022	Publié au Mémorial A n°607 en page 1	7817	<u>417</u>

# Résumé

N° 7817

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

---

---

## PROJET DE LOI

### **relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

#### RESUME

Le projet de loi n°7817 a pour objet de transposer dans la législation nationale la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure - ci-après « la Directive 2017/2397 » - telle que modifiée, après le dépôt du présent projet de loi, par la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

La Directive 2017/2397 - dont le délai de transposition était le 17 janvier 2022 - abroge les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE, qui constituaient les premières étapes communautaires de l'harmonisation et de la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure. Elle poursuit la politique communautaire de suppression des obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre et de simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles au sein de l'Union européenne afin de renforcer le marché intérieur du travail dans le secteur de la navigation intérieure.

La Directive 2017/2397 entend faciliter la mobilité de la main-d'œuvre à travers la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne. Elle prévoit que les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu'aux personnes possédant les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique. À cet égard, elle fixe des conditions matérielles et organisationnelles harmonisées pour la délivrance de certificats de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure.

En conséquence, le présent projet de loi prévoit donc à la fois la possibilité pour le ministre ayant les transports dans ses attributions de délivrer, de renouveler et de retirer de tels certificats, et l'obligation d'être muni d'un tel certificat de qualification de l'Union délivré par un des États membres pour pouvoir naviguer sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. Enfin, le projet de loi définit également les exigences en matière de contrôle du temps de navigation et de l'aptitude médicale des membres d'équipage de pont, ainsi que la procédure d'évaluation des compétences dans le cadre de la délivrance des certificats de qualification susmentionnés.



7817/00

## N° 7817

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

*(Dépôt: le 29.4.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.4.2021).....	1
2) Exposé des motifs .....	2
3) Texte du projet de loi.....	8
4) Commentaire des articles.....	33
5) Tableau de concordance.....	37
6) Fiche financière.....	39
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	41
8) Directive (UE) 2017/2397 du Parlement Européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.....	45

\*

**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 relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.

Château de Berg, le 16 avril 2021

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

François BAUSCH

HENRI

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### 1. Généralités

Le projet de loi et son règlement grand-ducal visent la transposition en droit national de la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

La directive 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil, instaure des conditions harmonisées de délivrance de certificats de qualification professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en fixant les conditions matérielles et organisationnelles de la délivrance des différents titres.

Le transport par voies de navigation intérieure est un mode de transport économe en énergie et économique, qui dispose de nombreuses capacités inutilisées qui pourraient soutenir l'efficacité énergétique, la croissance et les objectifs de développement industriel dans l'UE. La contribution future de la navigation intérieure à ces objectifs de la politique de l'UE est cependant entravée par des difficultés liées à la mobilité des travailleurs, à la pénurie de main-d'œuvre et à une inadéquation des qualifications.

L'objectif général de la directive est de contribuer à renforcer le marché intérieur du travail dans le secteur de la navigation intérieure, afin que ce secteur puisse pleinement contribuer aux objectifs de la politique de l'UE et à l'efficacité de la logistique multimodale, dont dépendent les entreprises européennes pour leur compétitivité et leur croissance.

L'objectif spécifique connexe est de faciliter la mobilité des travailleurs dans le secteur de la navigation intérieure en veillant à ce que la reconnaissance des qualifications des travailleurs qualifiés soit fondée sur les compétences nécessaires à bord des bateaux.

La création du CESNI, organe commun pour la coordination et la standardisation de la navigation intérieure européenne, a profondément modifié le paysage institutionnel de la navigation intérieure. Le renvoi aux normes CESNI permet aux Etats-membres de la CCNR (dont le Luxembourg est observateur) et aux autres Etats-membres de l'Union européenne d'avoir une harmonisation des règles d'abord dans le domaine des prescriptions techniques et maintenant dans le domaine des qualifications professionnelles du personnel navigant.

Le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, élabore des normes dans le domaine de la navigation intérieure, y compris des normes en matière de qualifications professionnelles. Les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles devraient être pleinement associés à la conception et à la rédaction des normes du CESNI.

Le nouveau cadre réglementaire de l'UE reposant sur le CESNI étendra le champ d'application du cadre juridique de l'UE de manière à inclure le Rhin, qui représente 67 % du transport par voies de navigation intérieure, et mettra en place un accès à la profession fondé sur les compétences.

Les standards CESNI sont mentionnés dans différents articles de la loi de transposition et il est envisagé de les publier au Journal officiel pour assurer leur entrée en vigueur.

<i>Référence aux standards CESNI (dans le projet de loi)</i>	
Article 8	modèles des certificats de qualification
Article 13	normes des épreuves pratiques et des niveaux de compétence
Article 14	connaissances et aptitudes et modèles des certificats d'examen
Article 16	agrément des simulateurs
Article 17	modèles des livrets de service et des livres de bord
Article 18	normes d'aptitude médicale

### 2. Cadre légal

Les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE constituaient les premières étapes vers l'harmonisation et la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.

Les exigences applicables aux membres d'équipage naviguant sur le Rhin ne relèvent pas des directives 91/672/CEE et 96/50/CE et sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN). La directive 2017/2397 établit ces exigences essentielles en renvoyant pour les détails à des standards que les régimes communautaires et rhénans doivent respecter.

La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil s'applique aux professions du secteur de la navigation intérieure autres que les conducteurs de bateaux. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévus par la directive 2005/36/CE n'est cependant pas totalement adaptée aux activités transfrontalières régulières et fréquentes des professions exercées dans le secteur de la navigation intérieure, qui existent notamment sur les voies d'eau intérieures reliées à des voies d'eau intérieures d'un autre État membre.

La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la présente directive, et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par la présente directive.

En général, la transposition de la directive se fait selon le principe « toute la directive, rien que la directive ».

### 3. Impact pour le Luxembourg

Nos bateliers, à l'une ou l'autre exception près, circulant souvent sur le Rhin pour la desserte des ports de l'Atlantique-Nord, étaient obligés de disposer de la patente de batelier du Rhin délivrée conformément à la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868. Les autorités luxembourgeoises n'ont jamais délivré de certificat national de conduite pour les bateaux. De même si la Commission de la Moselle avait introduit une patente mosellane internationale, cette idée fut abandonnée par la suite. Désormais, les bateliers auront le droit de demander un certificat de qualification (communautaire), également au Luxembourg.

En ce qui concerne l'accès aux professions en matière de navigation fluviale celui-ci se faisait dans le passé par le biais de contrats d'apprentissage luxembourgeois, mais exécutés en partie à l'école du *Schifferkolleg Duisburg* et en partie sur des bateaux circulant sur les voies fluviales européennes (« *Duale Ausbildung* »).

Par la suite de la transposition de la directive, le Luxembourg devra:

1. valider les inscriptions dans les livrets de service ;
2. délivrer ou homologuer les livres de bord ;
3. délivrer des attestations de temps de navigation ;
4. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des certificats de qualifications (y compris le livret de service) ;
  - a. pour les niveaux de base et opérationnel
  - b. pour les niveaux de commandement
5. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des autorisations spécifiques concernant,
  - a. la navigation sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime
  - b. la navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques;
  - c. la navigation au radar ;
  - d. la conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
  - e. la conduite de gros convois.
6. assurer l'évaluation des compétences
  - a. en approuvant les programmes de formations ;
  - b. en organisant l'admission à l'examen et le déroulement de l'examen administratif ;
7. agréer les simulateurs ;
8. assurer l'enregistrement de données de délivrance, renouvellement, suspension et retrait des certificats de qualification et des autorisations dans des registres numériques nationaux et européens et assurer la coopération administrative afférente ;

9. assurer l'agrégation du ou des médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux ;
10. assurer le suivi des activités exercées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux liées à la formation, aux évaluations de compétences ainsi que la délivrance et la mise à jour des titres (certificats de qualification, livret de service, livre de bord) émis ;
11. participer dans les réunions des comités afférents auprès du CESNI et de la CCNR ;
12. collaborer avec les écoles de formation, les commissions d'examen, les autorités des pays voisins tout comme avec les représentants des entreprises fluviales ;
13. être l'interlocuteur des différents bénéficiaires des titres ;

En ce qui concerne la délivrance des certificats de qualification, les qualifications au niveau de base comprennent l'homme de pont et le matelot léger. Les qualifications au niveau opérationnel comprennent le matelot, le maître-matelot et le timonier.

Les qualifications au niveau de commandement concernent l'obligation de certificats de conducteur de bateau pour la navigation selon les différents types et dimensions de bâtiments et les secteurs à parcourir.

#### 4. Objectifs de la directive

Une étude d'évaluation réalisée en 2014 par la Commission a mis en exergue le fait que la limitation du champ d'application des directives 91/672/CEE et 96/50/CE aux conducteurs de bateaux et l'absence de reconnaissance automatique des certificats de conduite délivrés conformément à ces directives en ce qui concerne la navigation sur le Rhin entravent la mobilité des membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure

Pour faciliter la mobilité, assurer la sécurité de la navigation et garantir la protection de la vie humaine et de l'environnement, il est essentiel que les membres d'équipage de pont, et en particulier les personnes chargées des situations d'urgence à bord de bateaux à passagers et les personnes participant à l'avitaillement des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, soient titulaires de certificats attestant de leurs qualifications. Pour une mise en œuvre efficace, ils devraient être munis de ces certificats lorsqu'ils exercent leur profession.

La navigation sportive ou de plaisance, l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome, ainsi que la navigation par les forces armées ou les services d'urgence sont des activités qui ne requièrent pas de qualifications professionnelles analogues à celles qui sont nécessaires pour le transport de marchandises et de personnes. Dès lors, les personnes qui exercent de telles activités ne relèvent pas de la directive, mais le choix a été opéré d'ancrer une base légale pour une patente nationale des administrations publiques dans la loi de transposition à l'instar de nos pays voisins.

Les conducteurs de bateaux qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier pour la sécurité devraient être titulaires d'autorisations spécifiques, notamment s'ils conduisent de gros convois, s'ils conduisent des bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, s'ils naviguent dans des conditions de visibilité réduite, s'ils naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ou sur des voies d'eau présentant des risques spécifiques pour la navigation. Pour obtenir de telles autorisations, les conducteurs de bateaux devraient être tenus de démontrer des compétences supplémentaires spécifiques.

Pour garantir la sécurité de la navigation, la directive prévoit que les États membres recensent les voies d'eau intérieures à caractère maritime en utilisant des critères harmonisés. Les exigences concernant les compétences requises pour la navigation sur ces voies d'eau devraient être définies au niveau de l'Union.

La directive prévoit également, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, et le cas échéant en collaboration avec la commission fluviale européenne compétente, que les États membres aient la possibilité de recenser les voies d'eau qui présentent des risques spécifiques pour la navigation selon des procédures et des critères harmonisés conformément à la présente directive. En pareils cas, les exigences connexes en matière de compétences devraient être établies au niveau national.

Ces deux cas de voies d'eau intérieures à caractère maritime et de voies d'eau présentant des risques spécifiques ne s'appliquant pas au Luxembourg, le texte de transposition renonce à la transposition des articles correspondants.

En vue de contribuer à la mobilité des personnes participant à l'exploitation de bâtiments au sein de l'Union, et considérant que tous les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément à la directive devraient satisfaire aux normes minimales requises, selon des critères harmonisés, les États membres doivent reconnaître les qualifications professionnelles certifiées conformément à la présente directive. Par conséquent, les titulaires de ces qualifications devraient pouvoir exercer leur profession sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

Compte tenu de l'absence d'activités transfrontalières sur certaines voies d'eau intérieures nationales et afin de réduire les coûts, les États membres devraient avoir la possibilité de ne pas rendre obligatoires les certificats de qualification de l'Union sur les voies d'eau intérieures nationales non reliées à une voie d'eau intérieure d'un autre État membre.

Ce n'est pas le cas pour le Luxembourg sur le territoire duquel se situe la Moselle internationale.

Seuls les États membres dont aucune des voies d'eau intérieures n'est reliée au réseau navigable d'un autre État membre et qui décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union sont dispensés de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions relatives à la certification des qualifications tant qu'il décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union. Cet État membre devrait toutefois être tenu de reconnaître le certificat de qualification de l'Union sur son territoire afin de promouvoir la mobilité des travailleurs au sein de l'Union, de réduire la charge administrative liée à la mobilité de la main d'œuvre et d'augmenter l'attrait de la profession.

Il existe aussi des dérogations de transposition pour des États où la navigation intérieure est une activité irrégulière qui ne sert que des intérêts locaux ou saisonniers sur des voies d'eau sans lien avec d'autres États membres ou la navigation intérieure est techniquement impossible.

L'établissement des certificats de qualification et sans préjudice du fait qu'il importe que les employeurs appliquent le droit social et le droit du travail de l'État membre dans lequel l'activité est exercée.

Les États membres ne délivrent de certificats de qualification qu'aux personnes qui possèdent les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique.

Pour garantir la reconnaissance mutuelle des qualifications, il convient que les certificats de qualification soient fondés sur les compétences requises pour l'exploitation de bâtiments. Les États membres doivent vérifier, par une évaluation appropriée, que les personnes auxquelles est délivré un certificat de qualification possèdent les niveaux minimaux de compétence requis.

Cette évaluation peut prendre la forme d'un examen administratif ou être intégrée à des programmes de formation approuvés et exécutés conformément à des normes communes afin de garantir un niveau minimal de compétence comparable dans tous les États membres pour différentes qualifications.

Le Luxembourg maintient les deux options car même si actuellement aucune école n'offre ce service cela n'est pas exclus dans le futur et s'aligne ainsi sur la pratique au niveau du régime rhénan qui fonctionnera parallèlement au régime communautaire.

Lorsqu'ils naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union, les conducteurs de bateaux devraient être capables d'appliquer les connaissances relatives aux règles concernant le trafic sur les voies d'eau intérieures, comme le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ou d'autres réglementations pertinentes en matière de trafic, ainsi que les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment en matière de temps de repos, telles qu'elles sont établies dans la législation de l'Union ou la législation nationale ou encore dans des règlements spécifiques adoptés au niveau régional, tels que le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

En raison de la responsabilité en matière de sécurité qui incombe au conducteur de bateau dans l'exercice de sa profession, lors de la navigation au radar et lors de l'avitaillement de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié ou de la navigation de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, il est nécessaire de vérifier, au moyen d'épreuves pratiques, si le niveau de compétence requis a été atteint. Des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément pourraient être utilisés aux fins de ces épreuves pratiques afin de rendre l'évaluation des compétences plus aisée.

L'aptitude à utiliser une radio de bord est essentielle pour garantir la sécurité de la navigation intérieure. Pour tout membre d'équipage de pont qui pourrait être amené à piloter le bâtiment il est recommandé de suivre une formation et d'obtenir une certification portant sur l'utilisation de telles radios. Cette formation et cette certification sont obligatoires pour les conducteurs et les timoniers.

L'approbation des programmes de formation est nécessaire pour vérifier qu'ils sont conformes aux exigences minimales communes en ce qui concerne leur contenu et leur organisation. Une telle conformité permet d'éliminer les entraves inutiles à l'entrée dans la profession en dispensant d'examen supplémentaire inutile ceux qui ont déjà acquis les aptitudes requises dans le cadre de leur formation professionnelle. L'existence de programmes de formation approuvés peut également faciliter l'entrée sur le marché professionnel de la navigation intérieure de travailleurs provenant d'autres secteurs et ayant une expérience préalable, car ils peuvent bénéficier de programmes de formation spécifiques prenant en compte les compétences qu'ils ont déjà acquises.

Le temps de navigation doit être vérifié au moyen de mentions validées dans les livrets de service. Pour permettre cette vérification, les États membres doivent délivrer des livrets de service et des livres de bord et s'assurer que ces derniers retracent les voyages des bâtiments. L'aptitude médicale d'un candidat doit être certifiée par un médecin agréé.

Lorsque les activités de chargement et de déchargement requièrent des opérations de navigation active, comme le dragage ou des manœuvres entre les points de chargement et de déchargement, les États membres devraient considérer le temps consacré à ces activités comme du temps de navigation et l'enregistrer comme tel.

Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne les certificats de qualification, la directive prévoit que les États membres désignent les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre de la directive et établissent des registres où consigner les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord. En vue de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et avec la Commission aux fins de la mise en œuvre, du contrôle de l'application et de l'évaluation de la directive, ainsi qu'à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité et faciliter la navigation, les États membres doivent enregistrer ces informations, y compris les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord, en les intégrant dans une base de données gérée par la Commission européenne. La Commission européenne gèrera cette base de données dans le strict respect des principes de protection des données à caractère personnel.

La possibilité de remplacer la version papier des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord par des outils électroniques (e-tools) tels que des cartes professionnelles électroniques et des unités embarquées est prévue dans les actes délégués.

Les mesures transitoires visent à remédier non seulement au problème des certificats délivrés aux conducteurs de bateaux conformément à la directive 96/50/CE, au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou à certains actes législatifs nationaux, mais aussi au problème des certificats délivrés à d'autres catégories de membres d'équipage de pont qui relèvent de la directive. Ces mesures visent à protéger les droits octroyés précédemment et vise à donner aux membres d'équipage qualifiés un délai raisonnable pour demander un certificat de qualification de l'Union. Ces mesures prévoient donc une période suffisante durant laquelle ces certificats peuvent continuer à être utilisés sur les voies d'eau intérieures de l'Union pour lesquelles ils étaient valables avant l'expiration du délai de transposition et permettent une transition vers les nouvelles règles pour tous ces certificats.

## 5. Travaux au niveau de la CCNR

La CCNR (Commission centrale pour la navigation sur le Rhin) a entamé des travaux majeurs de modification de son Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) visant à préparer l'intégration des standards du CESNI en matière de qualifications professionnelles (ES-QUIN) dans le régime rhénan et à mettre en place une approche basée sur les compétences en matière de qualifications professionnelles, à l'instar de la directive (UE) 2017/2397.

La relation entre les certificats d'aptitude rhénans et les nouvelles qualifications de l'UE a dû être réajusté du fait que selon l'article 9 (2) de la directive, tous les certificats de qualification, livret de service et livre de bord délivrés conformément au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin en vertu de la Convention révisée pour la navigation du Rhin sont reconnus sur toutes les voies d'eau de l'UE, si les exigences relatives à la qualification sont identiques à celles énoncées par la directive 017/2397, introduisant le principe de la réciprocité.

Mené en étroite collaboration avec les autres organisations internationales, ce travail d'adaptation du RPN avait pour but de maintenir un haut niveau de sécurité de la navigation et d'unicité du régime



juridique rhénan (incluant notamment la Suisse en tant que pays tiers à l'Union européenne) pour les autorités compétentes concernées ainsi que pour le secteur.

En effet la reconnaissance de la patente du Rhin est désormais conditionnée par l'existence de conditions matérielles. La condition de la réciprocité de la reconnaissance était autrefois appliquée dans le cadre du régime rhénan pour le livre de service, le livre de bord, les patentes et les qualifications de matelot sur la base de divers accords bilatéraux ou multilatéraux entre la CCNR et des États tiers.

Parmi les autres objectifs de la CCNR étaient d'assurer une mise en œuvre la plus cohérente possible avec les transpositions nationales de la directive 2017/2397 et de permettre l'intégration des standards CESNI dans le RPN, raison pour laquelle le Luxembourg s'est aussi attelé à suivre l'évolution des dispositions afférentes.

A noter que la CCNR maintient dans son RPN, nouvelle version, quelques spécificités comme un domaine d'application élargi avec les patentes de sport, les patentes de l'administration et les standards de compétence également pour le mécanicien, ou, en ce qui concerne le personnel de sécurité pour la navigation à passagers, le porteur d'appareil respiratoire pour les bateaux de cabine.

A noter aussi que pour tous les membres de l'équipage minimum et pour les experts en navigation à passagers et en GNL, la directive 2017/2397 fixe certes les conditions pour l'obtention des qualifications mais, contrairement au RPN, ne fixe pas d'exigences concernant le repos obligatoire et l'équipage minimum à bord, qui ne fait donc pas non plus l'objet de la présente loi de transposition.

Le RPN contient en outre des procédures coordonnées pour l'obtention des patentes, ainsi que pour leur contrôle, retrait et leur suspension. A noter que ces procédures sont complétées par des « Instructions de service aux autorités compétentes conformément à l'article 1.03 du RPN ».

Pour la profession, il convient de noter que le RPN prévoit des certificats d'aptitude coordonnés à l'échelle internationale lesquels peuvent être renouvelés dans tous les États membres de la CCNR et non, comme le prévoit la directive 2017/2397, seulement dans l'État de délivrance du premier certificat.

Le RPN (nouvelle génération) dont le Luxembourg s'est inspiré également sera approuvé mi 2021, après l'aboutissement de la procédure de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, concernant une décision du Conseil établissant la position à prendre au nom de l'Union lors de la réunion du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

## 6. Entrée en vigueur & dispositions transitoires

L'entrée en vigueur est le 17 janvier 2022.

L'entrée en vigueur des différentes normes CESNI est concomitante avec la publication de la référence vers les différents actes de délégation et d'implémentation dans le Journal officiel.

Il s'agit des normes et actes délégués et d'implémentation suivants :

Standards CESNI ([www.cesni.eu](http://www.cesni.eu))

ES-QIN 2018 adopté le 8.11.2018
---------------------------------

ES-QIN 2019 adopté le 15.10.2019
----------------------------------

Actes délégués et actes d'implémentation de la directive 2017/2397

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2020/12 DE LA COMMISSION du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale
--

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/182 DE LA COMMISSION du 14 janvier 2020 sur les modèles relatifs aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure
--

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2020/473 DE LA COMMISSION du 20 janvier 2020 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord
---



Les certificats d'aptitude rhénans délivrés avant l'expiration de la phase de mise en œuvre restent reconnus et demeurent valables jusqu'à 10 ans à l'échelle de l'UE, sans exigences portant sur la teneur, à compter de la fin du délai de mise en œuvre de la directive 2017/2397. Ensuite, les certificats rhénans pourront être délivrés et reconnus conformément aux exigences de l'article 9 sans limitation de durée.

En raison de l'obligation de remplacement, la Commission européenne part du principe que pourraient être introduits une base de données numérique des qualifications et, le cas échéant, des certificats correspondants.

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

Vu la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

Vu les actes délégués et d'exécution de la directive 2017/2397 adoptés par la Commission européenne ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

**Arrêtons :**

### CHAPITRE 1

#### OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

##### *Article premier*

##### **Objet**

La présente loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

##### *Article 2*

##### **Champ d'application**

(1) La présente loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre:

- a) les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres;
- b) les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
- c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
  - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b);
  - ii) remorquer ou pousser des engins flottants;
  - iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
- d) les bateaux à passagers;
- e) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil;
- f) les engins flottants.

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

- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance;
- b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome;
- c) intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 9 et 10.

### *Article 3*

#### **Définitions**

- 1) «voie d'eau intérieure», toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2;
- 2) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- 3) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- 4) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- 5) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- 6) «bateau à passagers», un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- 7) «certificat de qualification de l'Union», un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi;
- 8) «convention STCW», la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil;
- 9) «membres d'équipage de pont», les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques;
- 10) «certificat d'opérateur de radiotéléphonie», un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure;
- 11) «expert en matière de navigation avec passagers», une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- 12) «expert en matière de gaz naturel liquéfié», une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment;
- 13) «conducteur de bateau» ou «conducteur», un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison;
- 14) «compétence», la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure;
- 15) «niveau du commandement», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment;
- 16) «niveau opérationnel», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble

- des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement;
- 17) «gros convoi», un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés;
  - 18) «livret de service», un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués;
  - 19) «livre de bord», un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage;
  - 20) «livret de service actif» ou «livre de bord actif», un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;
  - 21) «temps de navigation», le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente;
  - 22) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinés à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
  - 23) «longueur», la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
  - 24) «largeur», la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris);
  - 25) «tirant d'eau», la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
  - 26) «navigation saisonnière», une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
  - 27) « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
  - 28) « normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;
  - 29) « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

## CHAPITRE 2

### CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION

#### *Article 4*

#### **Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont**

(1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûres doivent être munis soit d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.

(3) Par dérogation au paragraphe 1er du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

*Article 5***Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif à des opérations spécifiques**

(1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié doivent être munis d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

*Article 6***Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs doivent être titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 9 lorsque:

- a) ils naviguent au radar;
- b) ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- c) ils conduisent de gros convois.

*Article 7***Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres États-membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.

## CHAPITRE 3

**CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS  
PROFESSIONNELLES***PARTIE I****Procédure de délivrance des certificats de qualification  
de l'Union et des autorisations spécifiques****Article 8***Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre », des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

- a) leur identité;
- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée;
- c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18, le cas échéant.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) Les modèles de certificats de qualification de l'Union et de documents uniques combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service sont ceux fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

(4) La validité du certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 18.

(5) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 4, les certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(6) Les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

*Article 9***Délivrance et validité des autorisations spécifiques  
pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

- a) leur identité;
- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée;
- c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1er après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 6.

#### *Article 10*

### **Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que:

- a) pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point b), les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points a), c) et d), aient été soumises;
- b) pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points a) et b), aient été soumises.

#### *Article 11*

### **Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

(2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

(3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

## *PARTIE II*

### *Compétences*

#### *Article 12*

### **Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13 de la loi.

#### *Article 13*

### **Evaluation des compétences**

(1) Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi.

(2) Le ministre veille à ce que les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, le cas échéant, qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- a) sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14; ou
- b) dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir:

- a) un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
- b) une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a);
- c) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié;
- d) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.
  - i. Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points a) et b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points c) et d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences minimales relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

#### *Article 14*

#### **Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) Le ministre veille à ce que les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point a), soient organisés sous sa responsabilité. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1er.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

(3) Les modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

(4) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

(5) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

(6) Le ministre veille à ce que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(7) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 6, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission:

- a. d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- b. d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- c. de fixer les dates et les lieux de l'examen;
- d. de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves; et



e. de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants des représentants du secteur de la navigation intérieure et comptera trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, touchent une indemnité fixée par le Gouvernement en Conseil.

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

(8) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

(9) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 de la présente loi.

Pour les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres et lors de l'exercice de leurs fonctions sur les bateaux de fonction, les agents des services visés à l'alinéa précédent ne requièrent pas de certificat de conduite, le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure est suffisant.

(10) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- a) les conditions de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1 ;
- b) les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
- c) les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
- d) les conditions médicales à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1 .
- e) les modalités de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
- f) les matières de l'examen auquel les candidats doivent se soumettre pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1;
- g) les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9, alinéa 1.

#### *Article 15*

#### **Approbation des programmes de formation**

(1) Le ministre peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Le ministre veille à ce que ces programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats attestant le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application d'une norme de qualité nationale ou internationale conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup> de la présente loi.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si:

- a. les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont



correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>;

- b. les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation;
- c. un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) Le ministre reconnaît tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

#### *Article 16*

#### **Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

(2) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(3) Le ministre reconnaît les simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(4) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1.

(5) Le ministre notifie à la Commission la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(6) Le ministre veille à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire.

### *PARTIE III*

#### ***Temps de navigation et aptitude médicale***

#### *Article 17*

#### **Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point b), et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils élec-

troniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, doivent être consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(4) Les modèles de livrets de service et des livres de bord sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

(5) Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

### *Article 18*

#### **Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent:

- a. leur premier certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont;
- b. leur certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
- c. le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins doivent pratiquer, les critères qu'ils doivent appliquer en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.

## CHAPITRE 4

**DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES***Article 19***Protection des données à caractère personnel**

(1) Les données à caractère personnel ne sont traitées qu'aux seules fins ci-après:

- a) mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi;
- b) échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne;
- c) production de statistiques.

Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.

(2) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.

(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

- a) pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
  - dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;
- b) pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
  - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
- c) pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :
  - entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresse de l'établissement, adresses des représentants légaux, autorisations d'établissement.

(4) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique dans les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.

*Article 20***Registres**

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les

certificats de qualification de l'Union, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

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

Sont fixées par les normes de la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, les informations contenues dans les livrets de service et les livres de bord avec d'autres informations requises par les modèles de livrets de service et de livres de bord.

(2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visés au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

Sont fixées par les normes de la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, les caractéristiques d'une telle base de données et les conditions de son utilisation, en précisant notamment:

- a) les instructions pour l'encodage des données dans la base de données;
- b) les droits d'accès des utilisateurs, différenciés le cas échéant selon le type d'utilisateurs, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont utilisées;
- c) la durée maximale de conservation de ces données conformément au paragraphe 3 du présent article, différenciée le cas échéant selon le type de document;
- d) les instructions concernant le fonctionnement de la base de données et son interaction avec les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article

(3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Le ministre s'assure, qu'au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à un livret de

service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

(4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg doit être signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg doit être signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### *Article 21*

##### **Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord doivent faire l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

(2) Le ministre veille à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive sont clairement identifiés.

(3) Le ministre veille à ce que, compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité couvre:

- a) la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord;
- b) tous les cours et programmes de formation;
- c) les examens et évaluations effectués par chaque État membre ou sous son autorité; et
- d) les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### *Article 22*

##### **Evaluation**

(1) Le ministre veille à ce que des organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) Le ministre veille à ce que les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

#### *Article 23*

##### **Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1<sup>er</sup> prennent les mesures appropriées pour prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi par l'accès aux registres visés à l'article 20 et des contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.

#### *Article 24*

##### **Sanctions**

(1) Les infractions aux dispositions des articles 6, 8, paragraphes 2, 4, 5 et 6, 17, paragraphes 1, 3 et 5, 18 paragraphes 3 et 4 et 20, paragraphe 4 de la présente loi sont punis conformément aux dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation sur la Moselle.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du titre, objet de l'infraction.

(2) Sera en outre puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement quiconque aura falsifié un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service, livre de bord, certificat médical, ou tout autre document nécessaire à l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service ou livre de bord.

La même sanction s'applique en cas de tentative de falsification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

#### *Article 25*

##### **Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant:

«Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.

## CHAPITRE 5

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 26*

#### **Dispositions financières**

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative visé à l'article 13, paragraphe 2, point a).

La taxe d'instruction visée dans les alinéas 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

Le paiement de cette taxe doit être prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux alinéas 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

#### *Article 27*

#### ***Normes et modèles fixées par la Commission européenne***

(1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397.

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



*Article 28***Dispositions modificatives**

(1) Le quatrième alinéa de l'article 4quater de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »

(2) Toute les références faites à la directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure et à la directive 96/50 CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté s'entendent comme faites à la directive 2017/2397.

*Article 29***Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points a) et c).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies:

- a) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que matelot: 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure;
- b) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que maître matelot: 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure;
- c) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que timonier: 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.



Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points a), b) et c), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(4) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application de la loi 96/50/CE et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sure sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

#### *Article 30*

#### **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

#### *Article 31*

#### **Intitulé abrégé**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant :

« loi du XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

#### *Article 32*

#### **Formule exécutoire**

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

\*

## ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES EN MATIERE D'AGE,  
DE CONFORMITE ADMINISTRATIVE, DE COMPETENCE  
ET DE TEMPS DE NAVIGATION

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397)

Les exigences minimales relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base
  - 1.1. Exigences minimales relatives à la certification d'homme de pont
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - être âgé d'au moins 16 ans,
    - avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.
  - 1.2. Exigences minimales relatives à la certification de matelot léger
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - être âgé d'au moins 15 ans,
    - avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19.
2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel
  - 2.1. Exigences minimales relatives à la certification de matelot
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - a) – être âgé d'au moins 17 ans,
      - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;

ou
    - b) – être âgé d'au moins 18 ans,
      - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;

ou
    - c) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,
      - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

- 2.2. Exigences minimales relatives à la certification de maître matelot  
 Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot; ou
  - b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.
- 2.3. Exigences minimales relatives à la certification de timonier  
 Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
  - b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
  - c) – avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.
3. Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement
- 3.1. Exigences minimales relatives à la certification d'un conducteur de bateau  
 Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
- a) – être âgé d'au moins 18 ans,
    - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
  - b) – être âgé d'au moins 18 ans,
    - être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 10, paragraphe 2 ou 3,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
  - c) – être âgé d'au moins 18 ans,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,

- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
  - d) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
    - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.
- 3.2. Exigences minimales applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs
- 3.2.1. Voies d'eau à caractère maritime  
Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.
- 3.2.2. Radar  
Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.
- 3.2.3. Gaz naturel liquéfié  
Tout demandeur doit:
- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.
- 3.2.4. Gros convois  
Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.
4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques
- 4.1. Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers  
Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
  - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.
- Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:
- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 17, paragraphe 2.
- 4.2. Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de GNL  
Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
  - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.
- Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

- a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:
  - au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
  - au moins 90 jours au cours de l'année précédente; ou
- b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

\*

## ANNEXE II

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIERE DE COMPETENCE

1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel
  - 1.1. Navigation
 

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

    - d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
    - d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
    - d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.
  - 1.2. Exploitation de bâtiments
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
    - d'utiliser les équipements du bâtiment.
  - 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
    - d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
    - d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
  - 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
    - d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.
  - 1.5. Entretien et réparation
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

## 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

## 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

### 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>,

<sup>2</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.
- 2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de planifier et d’assurer le chargement, l’arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;
  - de planifier et d’assurer la stabilité du bâtiment,
  - de planifier et d’assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.
- 2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l’électrotechnique, l’électronique et les systèmes de commande,
  - de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
  - de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
  - d’organiser l’utilisation et l’application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
  - de contrôler l’entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.
- 2.5. Entretien et réparation
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- d’organiser l’entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.
- 2.6. Communication
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- d’assurer la gestion des ressources humaines, d’être socialement responsable et d’organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
  - d’assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l’utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
  - de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.
- 2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l’environnement
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
  - d’assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
  - de mettre en place des plans d’urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d’urgence,
  - d’assurer le respect des exigences relatives à la protection de l’environnement.
3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques
- 3.1. Navigation sur des voies d’eau intérieures à caractère maritime
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d’eau à caractère maritime,
  - d’utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,

- d'utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.
- 3.2. Navigation au radar
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
  - d'interpréter l'affichage du radar et d'analyser les informations fournies par le radar,
  - de réduire les interférences d'origines diverses,
  - de naviguer au radar en tenant compte de l'ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
  - de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.
4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques
- 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers
- Tout demandeur doit être capable:
- d'organiser l'utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
  - d'appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d'urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
  - de communiquer dans un anglais élémentaire,
  - de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) n° 1177/2010.
- 4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)
- Tout demandeur doit être capable:
- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité,
  - d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
  - de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
  - d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL,
  - de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
  - de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments,
  - de gérer les situations d'urgence liées au GNL.

\*

### *ANNEXE III*

#### EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES A L'APTITUDE MEDICALE

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d'un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bâtiment,
- d'exécuter les tâches assignées à tout moment, ou



– de percevoir correctement son environnement.

L'examen porte notamment sur l'acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l'état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

\*

#### ANNEXE IV

#### EXIGENCES APPLICABLES

Tableau A

<i>Objet, article</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4	[CESNI ...]	[ __ ]
Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 25, paragraphe 2		

Tableau B

<i>Point</i>	<i>Exigences essentielles en matière de compétence</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
1	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel	[CESNI ...]	[ __ ]
2	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement	–	–
3	Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques		
3.1	Navigation sur des voies d'eau à caractère maritime		
3.2	Navigation au radar		
4	Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques		
4.1	Expert en matière de navigation avec passagers		
4.2	Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)		

Tableau C

<i>Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
Examen de l'aptitude médicale	[CESNI ...]	[ __ ]

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad Articles 1<sup>er</sup>. – 5.*

Ces articles reprennent globalement les dispositions des articles 1<sup>er</sup> à 6 de la directive.

Au paragraphe 2 de l'article 2, il est fait mention des personnes non concernées par la directive pour lesquelles une base légale pour l'établissement d'une patente administrative est créée à l'article 14.

Le paragraphe 3 de l'article 2 est non repris car il est non opérationnel.

A l'article 3 sur les définitions, la définition de « risques spécifiques » est non reprise car elle est non opérationnelle au Luxembourg pour qui la Moselle canalisée et la partie navigable de la Sûre ne sont pas considérées des voies d'eaux intérieures présentant des risques spécifiques.

La définition de « directive 2017/2397 » est rajoutée eu égard aux différents renvois à cette directive dans le corps du texte.

La définition de « normes adoptées par la Commission » est rajoutée en raison des différents actes délégués et d'exécution de la directive qui renvoient pour la majorité aux normes CESNI.

La définition de « RPN » est rajoutée en raison du fait que le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin complète les normes CESNI sur certains points comme par exemple les modalités d'organisation des commissions d'examen.

Aux articles 4 et 5, le texte est écrit comme une obligation incombant aux personnes y visées et les termes « sur des voies d'eau intérieures » remplacés par « sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre ».

### *Ad Article 6.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 6 de la directive, à l'exception des points a) et b) non applicables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Le ministre ne prévoit pas de délivrer des autorisations spécifiques de voies d'eau à caractère maritime ou de tronçons de voie d'eau intérieures présentant des risques spécifiques situés dans d'autres Etats.

*PM.* Les articles 7 à 9 de la directive 2017/2397 ne sont pas transposés en droit national, car non applicables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### *Ad Article 7.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 10, paragraphes 1 à 3 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Les termes « l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union » sont remplacés par « sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre ».

Les autres paragraphes sont à destination de la Commission européenne et ne sont pas transposés en droit national.

### *Ad Article 8.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 11 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier. Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour la délivrance des certificats de qualification de l'Union.

A noter que l'exigence de la preuve en matière d'honorabilité, initialement envisagée comme dans l'ancien RPN, a été enlevée.

En effet cette exigence a aussi été enlevée du régime rhénan nouvelle mouture et le Luxembourg maintient ainsi l'approche équivalente avec ce régime (établi au niveau de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin).

Le paragraphe 3 de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

### *Ad Article 9.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 12 de la directive et ne donne pas lieu à de commentaire particulier.

Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour la délivrance des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Le paragraphe 2 de la directive est non repris car il est non opérationnel, la Moselle ne disposant pas de tronçon à risque spécifique.

*Ad Article 10.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 13 de la directive. Seule l'exigence de preuve en matière d'honorabilité a été ajoutée en raison de l'approche équivalente pour la délivrance du certificat de qualification initial.

Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour le renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Le ministre ne prévoit pas de délivrer des renouvellements d'autorisations spécifiques de voies d'eau à caractère maritime ou de tronçons de voie d'eau intérieures présentant des risques spécifiques situés dans d'autres Etats.

*Ad Article 11.*

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

Le texte désigne le ministre ayant les transports dans ses attributions comme autorité compétente pour le retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques et le ministre ou le préposé du Service de la navigation comme autorité compétente pour la suspension des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques.

Si un casier judiciaire n'est plus une condition proprement dit pour la délivrance d'un certificat de qualification de conducteur de bateau (voir article 8), il résulte de la définition du conducteur de bateau à l'article 3 et de l'article 11, paragraphe 2, de la loi, que pour des raisons de sécurité et d'ordre public, le ministre peut retirer le certificat de qualification ou l'autorisation spécifique après une évaluation, qui peut inclure la prise en compte d'un casier judiciaire.

Ainsi à l'annexe II de la directive au point 2.0 est énoncé comme exigence pour le conducteur de bateau qu'il « ait les aptitudes adéquates pour exécuter ses tâches » et au point 2.6. que « Le conducteur de bateau doit être capable d'assurer la gestion des ressources humaines, d'être socialement responsable et d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment ».

*PM.* Le chapitre II et l'article 15 de la directive n'est pas transposé, car il ne s'applique pas au Luxembourg, qui dispose, avec la Moselle, d'une voie d'eau intérieure reliée au réseau navigable d'autres Etats-membres et n'est donc pas un Etat-membre visé par l'article 39, paragraphe 3 de la directive.

*Ad Article 12*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 16, paragraphe 1 de la directive, en renvoyant à l'annexe II pour les compétences nécessaires.

*PM.* Le paragraphe 2 n'est pas transposé vu que le Luxembourg n'a pas de tronçons à risque spécifique sur la Moselle

*Ad Article 13.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 17 de la directive.

Il est à noter que la référence au RPN (règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin) vise l'organisation de l'examen selon les deux modalités de l'examen administratif et de l'examen dans le cadre d'un programme de formation agréé, en s'inspirant des bonnes pratiques développées par la CCNR dans le cadre de son règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin.

Le paragraphe 4 de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

*Ad Article 14.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 18 de la directive, concernant l'examen sous la responsabilité du ministre.

Les paragraphes 3 de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

Les paragraphes 7 et suivants sont ajoutés pour créer une base légale

- dans les paragraphes 7 à 9 pour une commission d'examen qui s'inspire de dispositions similaires pour la commission de plaisance (Art. 31 et suivants de la loi modifiée du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales) et du RPN qui prévoit l'exigence que la commission d'examen doit être composée de manière à comprendre au moins un examinateur qui soit titulaire du certificat de qualification correspondant ;
- dans les paragraphes 10 à 11 d'un «Behördenpatent» (exclus a priori du champ d'application de la directive 2017/2397).

Il convient de noter que comme l'Etat du Luxembourg ne veut pas se doter d'un bateau d'examen proprement dit, ni dispose d'école de formation afférente avec un bateau de formation, il est prévu de reconnaître pour le volet des épreuves pratiques, pour autant qu'elles se déroulent à bord d'un bateau, les certificats de formation d'écoles étrangères comme celui du *Binnenschifferkolleg* Duisburg ou de l'école de Huy en Belgique et de collaborer avec les instituts de formation afférents.

*Ad Article 15.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 19 de la directive, à l'exception des aspects qui ne concernent que la Commission européenne au paragraphe 5.

*PM.* L'article 20 de la directive n'est pas transposé vu que le Luxembourg n'a pas de tronçons à risque spécifique sur la Moselle et n'envisage pas une évaluation de compétence afférente.

*Ad Article 16.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 21 de la directive.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article renvoie aux normes établies par la Commission européenne.

*Ad Article 17.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 22 de la directive, à l'exception du paragraphe 5 qui ne concerne que la Commission européenne.

Le paragraphe 4 renvoie aux modèles établies ou pouvant être établies par la Commission européenne.

*Ad Article 18.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 23 de la directive.

Au paragraphe 4 sont ajoutés les agents de surveillance du service de la navigation qui peuvent exiger d'un membre d'équipage qu'il démontre son aptitude médicale.

Le paragraphe 6 de l'article renvoie aux normes établies ou pouvant être établies par la Commission européenne.

*Ad Article 19.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 24 de la directive à l'exception des paragraphes 1 et 4 qui sont superfétatoires car déjà couverts par le règlement général sur la protection des données (RGDP), selon l'avis de la Commission nationale pour la protection des données et la paragraphe 2 qui ne concerne que la Commission européenne.

Sont ajoutées aux paragraphes 3 à 5 des dispositions en matière d'autorité responsable du traitement et accès à des registres nationaux afin de rendre opérationnelles les dispositions de la loi et de définir les conditions d'accès à ces données pour les seules personnes ayant besoin pour les besoins de l'exécution de la loi.

Il a été tenu compte de l'avis de la Commission nationale de la protection des données dans la rédaction de cet article.

*Ad Article 20.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 25 de la directive, à l'exception des points qui ne concernent que la Commission européenne au paragraphe 4.

Les paragraphes 1 et 2 renvoient aux normes établies ou pouvant être établies par la Commission européenne.

Au paragraphe 1<sup>er</sup> l'alinéa 5 a été ajouté et au paragraphe 3 l'alinéa 2 ont été ajoutées pour encadrer la tenue des registres nationaux.

Il a été tenu compte de l'avis de la Commission nationale de la protection des données pour le libellé de « des registres » de manière homogène dans la directive. Il n'est pas prévu de mettre dans les registres plus d'informations que celles établies par la réglementation européenne, conforme au principe de transposition de « toute la directive et rien que la directive ».

En ce qui concerne l'alinéa 3 du paragraphe 3 il a été précisé qu'il s'agit d'une durée de conservation maximale et les principes des durées de conservation ont été fixées dans un nouvel alinéa 2 du même paragraphe.

*PM.* L'article 26 de la directive n'est pas transposé car les autorités compétentes sont toutes désignées dans les articles correspondants et une notification du texte de la loi à la Commission européenne sera faite.

*Ad Article 21.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 27 de la directive.

*Ad Article 22.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 28 de la directive.

*Ad Article 23.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 29 de la directive.

Il a été tenu compte pour le libellé de l'avis de la Commission nationale de la protection des données.

*Ad Article 24.*

Cet article précise les sanctions pour la violation des différents articles de la loi.

Est ajoutée la sanction de la confiscation du titre ayant fait l'objet d'une infraction ainsi que la sanction pénale en matière de falsification de documents couverts par la loi, visé notamment à l'article précédent.

L'honorabilité du candidat et son aptitude à ne pas poser un risque pour la sécurité et l'ordre public peut être appréciée au vu d'un casier judiciaire, national ou étranger, pour justifier un retrait ou une suspension.

Au-delà de la sanction administrative de la suspension et du retrait des certificats de qualifications qui sont déjà prévus dans le texte, est également ajoutée la sanction de la confiscation provisoire qui s'inspire des dispositions de coordination identiques applicables dans le régime rhénan (article 8.05 du RPN) afin d'aligner le régime mosellan autant que possible au régime rhénan sachant que la très grande partie de la Moselle luxembourgeoise est un territoire commun (germano-luxembourgeois sous souveraineté commune) et que l'Allemagne et la France sont membres de la CCNR et donc du régime rhénan.

*Ad Article 25.*

Cet article reprend les dispositions nationales en matière de recherche et de constatation des infractions.

*Ad Article 26.*

Cet article définit les dispositions financières en matière de délivrance et de renouvellement des certificats de qualification professionnelles et des autorisations spécifiques ainsi que des inscriptions dans les livrets de service dans le domaine de la navigation intérieure.

*Ad Article 27.*

Cet article transpose les articles 31 à 34 de la directive en définissant les modalités d'entrée en vigueur des normes et modèles qui sont adoptées au fur et à mesure par la Commission européenne et qui réfèrent pour la plupart aux normes CESNI.

*PM.* Les articles 33, 35 et 36 de la directive ne sont pas transposés car ces dispositions ne concernent que la Commission européenne.

*Ad Article 28.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 37 paragraphe 2 de la directive et entraînera, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi aussi la mise en conformité du renvoi vers la directive dont question à l'article 15 du règlement grand-ducal du 17 février 2017 concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures sur la Moselle.

L'abrogation explicite des règlements grand-ducaux portant transposition des directives antérieures sera opérée dans le règlement grand-ducal pris en exécution de cette loi.

La modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation vise à clarifier que les bateaux de passagers d'excursion journalière ne sont pas tenus de maintenir une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois, tel que prévu à l'article 4bis de la loi modifiée du 28 juillet 1973. Une inspection par une administration d'un Etat-membre de l'Union européenne est suffisante.

*Ad Article 29.*

Cet article reprend globalement les dispositions de l'article 38 de la directive, concernant les dispositions transitoires, à l'exception du dernier alinéa du paragraphe 1, du paragraphe 2 et du dernier alinéa du paragraphe 5 non applicables au Luxembourg alors qu'aucun certificat afférent n'a été émis et à l'exception du paragraphe 6 non applicable au Luxembourg alors qu'aucun certificat afférent n'a été reconnu pendant 5 ans.

*PM.* Les articles 39 et 41 de la directive ne sont pas transposés car ils concernent la transposition et les destinataires de la directive.

*Ad Article 30.*

Pour mémoire (Entrée en vigueur de la loi).

*Ad Article 31.*

Pour mémoire (Intitulé abrégé).

*Ad Article 32.*

Pour mémoire (Formule exécutoire).

\*

## TABLEAU DE CONCORDANCE

<i>Directive 2017/2397</i>	<i>Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation</i>
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 7	n.a. au Luxembourg

<i>Directive 2017/2397</i>	<i>Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation</i>
Article 8	n.a. au Luxembourg
Article 9	n.a. au Luxembourg
Article 10	Article 7
Article 11	Article 8
Article 12	Article 9
Article 13	Article 10
Article 14	Article 11
Article 15	Article 12
Article 16	Article 12
Article 17	Article 13
Article 18	Article 14
Article 19	Article 15
Article 20	n.a. au Luxembourg
Article 21	Article 16
Article 22	Article 17
Article 23	Article 18
Article 24	Article 19
Article 25	Article 20
Article 26	dans les articles respectifs
Article 27	Article 21
Article 28	Article 22
Article 29	Article 23
Article 30	Article 24
Article 31	obligations incombant à la Commission européenne
Article 32	obligations incombant à la Commission européenne
Article 33	obligations incombant à la Commission européenne
Article 34	obligations incombant à la Commission européenne
Article 35	obligations incombant à la Commission européenne
Article 36	obligations incombant à la Commission européenne
Article 37	Article 28 et RGD
Article 38	Article 29
Article 39	Dispositions de transposition
Article 40	Article 30
Article 41	Les Etats-membres destinataires de la directive
ANNEXES	Annexes

\*



## FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget,  
la Comptabilité et la Trésorerie de l'État)

Le projet de loi sous rubrique se propose de réformer les qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en fixant les conditions matérielles et organisationnelles de la délivrance des différents titres en relation avec les qualifications professionnelles.

Grace aux taxes d'instruction, l'impact financier du présent projet de loi est limité.

Au niveau des dépenses l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Département ministériel des transports.

### A) Besoins en ressources humaines

En raison du nombre actuel de quelque 4.000 personnes enregistrées auprès de la sécurité sociale sous un code NACE en matière de transport de marchandises (env. 3.800) et de transport de personnes (env. 200) qui sont loïsibles de demander la délivrance de certificats de qualification et d'autorisations spécifiques, ainsi que des inscriptions sur les livrets de service, l'émission des livrets de service etc., la charge administrative sera telle que la Direction de la navigation intérieure et de la logistique devra être étoffée au sein du Département des transports du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Parmi les tâches de ce personnel figurent :

14. assurer les inscriptions dans les livrets de service ;
15. délivrer des attestations de temps de navigation ;
16. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des certificats de qualifications ;
  - a. pour les niveaux de base et opérationnel
  - b. pour les niveaux de commandement
17. délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des autorisations spécifiques concernant,
  - a. la navigation sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime
  - b. la navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques;
  - c. la navigation au radar ;
  - d. la conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
  - e. la conduite de gros convois.
18. assurer l'évaluation des compétences
  - a. en approuvant les programmes de formations ;
  - b. en organisant l'admission à l'examen et le déroulement de l'examen administratif ;
19. agréer les simulateurs ;
20. assurer l'enregistrement de données de délivrance, renouvellement, suspension et retrait des certificats de qualification et des autorisations dans un registre numérique national et européen et assurer la coopération administrative afférente ;
21. assurer l'agrération du ou des médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux ;
22. assurer le suivi des activités exercées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux liées à la formation, aux évaluations de compétences ainsi que la délivrance et la mise à jour des titres (certificats de qualification, livret de service, livre de bord) émis ;
23. participer dans les réunions des comités afférents auprès du CESNI et de la CCNR ;
24. collaborer avec les écoles de formation, les commission d'examen, les autorités des pays voisins tout comme avec les représentants des entreprises fluviales et assurer la supervision selon des normes de qualité ;
25. être l'interlocuteur des différents bénéficiaires des titres.

En raison de la multitude des tâches administratives, et grâce à un réajustement des compétences en interne, seul un agent à temps plein devra être prévu pour se charger des tâches en relation avec la

délivrance et du suivi des certificats de qualification et d'autorisations spécifiques ainsi que des tâches de coordination avec l'ensemble des acteurs (Ecole de Huy, *Schifferkolleg* Duisburg, Chambre de commerce, Service de la navigation, CESNI, CCNR...).

Cet agent devrait relever de la carrière de l'employé D.

Par conséquent, l'impact budgétaire peut être chiffré comme suit :

<i>LIBELLE</i>	<i>Crédits supplémentaires (2021/2022)</i>
Traitement des salariés	50.424,73 €

*Détail :*

« Salaire employé (203 / indice 834,76 01/2020) x (19,1075169) x 13= 50.424,73 €/an »

Il convient de noter que comme l'Etat du Luxembourg ne dispose pas d'école de formation afférente ni de bateau de formation, il est prévu de collaborer avec les écoles étrangères comme celui du Binnenschifferkolleg Duisburg, l'école de Mayence ou l'école de Huy en Belgique. Il se peut qu'une participation aux frais de formation et au déroulement des examens soit demandé à l'avenir à l'Etat, à l'instar des frais de formation payés par la Suisse pour ses candidats aux qualifications professionnelles à l'école de Duisburg. Ces coûts ne sont pas budgétisés car il est impossible de les chiffrer à ce stade.

### B) Besoins en matériel

Des investissements en termes d'équipements et de formation sont nécessaires pour l'agent à recruter en termes de matériel de bureau et de frais de formation.

<i>Matériel</i>	<i>Montant (estimatif en euros)</i>
Frais de bureautique (scanner, imprimantes de titres de qualification, commandes de modèles, ordinateur, licences informatiques...)	11.000€
Frais de formation	3000 = 3000€
<b>Total :</b>	<b>14.000€</b>

Au niveau des recettes le texte sous examen prévoit l'instauration de recettes sous forme de taxes d'instruction à percevoir en faveur de l'Etat luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent texte dépend de la demande pour des certificats de qualification et de l'évolution des autorisations, livrets de service et livre de bord eu égard à la possibilité pour le demandeur de s'adresser à l'administration de son choix.

L'impact au moment de la première année d'entrée en vigueur de la loi peut être estimé comme suit :

<i>Documents concernés</i>	<i>Montant (estimatif en euros)</i>
<b>1) Certificats de qualification</b>	
– Délivrance certificats de conducteur	50*200 = 10.000 €
– Délivrance certificats de membre d'équipage	50*100 = 5.000 €
<b>2) Autorisations spécifiques</b>	
– Délivrance autorisation spécifique	100*100 = 10.000 €
Renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union ou le renouvellement d'une autorisation spécifique	50*50 = 2.500 €
<b>3) Autres démarches</b>	
Homologation d'un livret de service	100*50 = 5.000 €
Validation du temps de navigation dans un livret de service	100*50 = 5.000 €
Délivrance ou homologation d'un livre de bord	10*50 = 500 €
Participation à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative	10*100 = 1.000 €
<b>Total :</b>	<b>38.600 €</b>



3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)  
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui  Non   
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui  Non   
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui  Non   
Remarques/Observations :  
Modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ;  
Abrogation du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la Loi N° 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ; du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure
6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> 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 administratif<sup>3</sup> approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)  
Le présent texte prévoit que l'obtention d'une telle patente administrative constitue un élément de formation professionnelle au même titre qu'une formation dispensée par l'INAP. Ainsi, un coût administratif supplémentaire n'est pas de mise.
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (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 personnel<sup>4</sup> ? Oui  Non  N.a.

1 N.a. : non applicable.

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)

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 :  
La formation simplifiée du personnel des administrations concernées est l'élément clé du présent texte.
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 :  
La formation simplifiée du personnel des administrations concernées est l'élément clé du présent texte.

### Egalité des chances

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

**Directive « services »**

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup> ? 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](http://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 transfrontaliers<sup>6</sup> ? 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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

---

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

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

**DIRECTIVE (UE) 2017/2397 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 12 décembre 2017**

**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE**

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Les directives du Conseil 91/672/CEE <sup>(3)</sup> et 96/50/CE <sup>(4)</sup> constituent les premières étapes vers l'harmonisation et la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.
- (2) Les exigences applicables aux membres d'équipage naviguant sur le Rhin ne relèvent pas des directives 91/672/CEE et 96/50/CE et sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
- (3) La directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> s'applique aux professions du secteur de la navigation intérieure autres que les conducteurs de bateaux. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévue par la directive 2005/36/CE n'est cependant pas totalement adaptée aux activités transfrontalières régulières et fréquentes des professions exercées dans le secteur de la navigation intérieure, qui existent notamment sur les voies d'eau intérieures reliées à des voies d'eau intérieures d'un autre État membre.
- (4) Une étude d'évaluation réalisée en 2014 par la Commission a mis en exergue le fait que la limitation du champ d'application des directives 91/672/CEE et 96/50/CE aux conducteurs de bateaux et l'absence de reconnaissance automatique des certificats de conduite délivrés conformément à ces directives en ce qui concerne la navigation sur le Rhin entravent la mobilité des membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.
- (5) Pour faciliter la mobilité, assurer la sécurité de la navigation et garantir la protection de la vie humaine et de l'environnement, il est essentiel que les membres d'équipage de pont, et en particulier les personnes chargées des situations d'urgence à bord de bateaux à passagers et les personnes participant à l'avitaillement des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié, soient titulaires de certificats attestant de leurs qualifications. Pour une mise en œuvre efficace, ils devraient être munis de ces certificats lorsqu'ils exercent leur profession. Ces considérations s'appliquent également aux jeunes, dont il importe de protéger la sécurité et la santé sur le lieu de travail conformément à la directive 94/33/CE du Conseil <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO C 389 du 21.10.2016, p. 93.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 14 novembre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 4 décembre 2017.

<sup>(3)</sup> Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

<sup>(4)</sup> Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport des marchandises et de personnes dans la Communauté (JO L 235 du 17.9.1996, p. 31).

<sup>(5)</sup> Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

<sup>(6)</sup> Directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail (JO L 216 du 20.8.1994, p. 12.)



- (6) La navigation sportive ou de plaisance, l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome, ainsi que la navigation par les forces armées ou les services d'urgence sont des activités qui ne requièrent pas de qualifications professionnelles analogues à celles qui sont nécessaires pour le transport de marchandises et de personnes. Dès lors, les personnes qui exercent de telles activités ne devraient pas relever de la présente directive.
- (7) Les conducteurs de bateaux qui naviguent dans des conditions présentant un danger particulier pour la sécurité devraient être titulaires d'autorisations spécifiques, notamment s'ils conduisent de gros convois, s'ils conduisent des bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, s'ils naviguent dans des conditions de visibilité réduite, s'ils naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime ou sur des voies d'eau présentant des risques spécifiques pour la navigation. Pour obtenir de telles autorisations, les conducteurs de bateaux devraient être tenus de démontrer des compétences supplémentaires spécifiques.
- (8) Pour garantir la sécurité de la navigation, il convient que les États membres recensent les voies d'eau intérieures à caractère maritime en utilisant des critères harmonisés. Les exigences concernant les compétences requises pour la navigation sur ces voies d'eau devraient être définies au niveau de l'Union. Sans limiter inutilement la mobilité des conducteurs de bateaux, il convient, lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, et le cas échéant en collaboration avec la commission fluviale européenne compétente, que les États membres aient également la possibilité de recenser les voies d'eau qui présentent des risques spécifiques pour la navigation selon des procédures et des critères harmonisés conformément à la présente directive. En pareils cas, les exigences connexes en matière de compétences devraient être établies au niveau national.
- (9) En vue de contribuer à la mobilité des personnes participant à l'exploitation de bâtiments au sein de l'Union, et considérant que tous les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément à la présente directive devraient satisfaire aux normes minimales requises, selon des critères harmonisés, les États membres devraient reconnaître les qualifications professionnelles certifiées conformément à la présente directive. Par conséquent, les titulaires de ces qualifications devraient pouvoir exercer leur profession sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- (10) Compte tenu de l'absence d'activités transfrontalières sur certaines voies d'eau intérieures nationales et afin de réduire les coûts, les États membres devraient avoir la possibilité de ne pas rendre obligatoires les certificats de qualification de l'Union sur les voies d'eau intérieures nationales non reliées à une voie d'eau intérieure d'un autre État membre. Cependant, les certificats de l'Union devraient autoriser l'accès aux activités de navigation sur ces voies d'eau intérieures non reliées entre elles.
- (11) La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la présente directive, et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par la présente directive.
- (12) Lorsque les États membres accordent des dérogations à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union, ils devraient reconnaître les certificats de qualification de l'Union des personnes qui opèrent sur leurs voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique. En ce qui concerne ces voies d'eau intérieures, lesdits États membres devraient également veiller à ce que les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués soient validées dans les livrets de service des personnes titulaires d'un certificat de qualification de l'Union si le membre d'équipage le demande. En outre, en ce qui concerne ces voies d'eau intérieures non reliées entre elles, lesdits États membres devraient adopter et faire appliquer les mesures et les sanctions appropriées pour prévenir la fraude et les autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service.
- (13) Les États membres qui appliquent des dérogations à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union devraient avoir la possibilité de suspendre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux personnes qui opèrent sur leurs voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre où la dérogation s'applique.
- (14) Un État membre dont aucune des voies d'eau intérieures n'est reliée au réseau navigable d'un autre État membre, qui décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union conformément à la présente directive, serait soumis à une obligation disproportionnée et inutile s'il était tenu de transposer et de mettre en œuvre toutes les dispositions de la présente directive. Par conséquent, cet État membre devrait être dispensé de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre les dispositions relatives à la certification des qualifications tant qu'il décide de ne pas délivrer de certificats de qualification de l'Union. Cet État membre devrait toutefois être tenu de reconnaître le certificat de qualification de l'Union sur son territoire afin de promouvoir la mobilité des travailleurs au sein de l'Union, de réduire la charge administrative liée à la mobilité de la main d'œuvre et d'augmenter l'attrait de la profession.

- (15) Dans un certain nombre d'États membres, la navigation intérieure est une activité irrégulière qui ne sert que des intérêts locaux ou saisonniers sur des voies d'eau sans lien avec d'autres États membres. Bien que le principe de la reconnaissance des certificats professionnels au titre de la présente directive doive être également respecté dans ces États membres, la charge administrative devrait être proportionnée. Des outils de mise en œuvre tels que des bases de données et des registres créeraient une charge administrative significative sans présenter d'avantage réel, car le flux d'informations entre les États membres peut également être assuré par d'autres moyens de coopération. Il est donc justifié d'autoriser les États membres concernés à transposer uniquement les dispositions minimales nécessaires à la reconnaissance des certificats professionnels délivrés conformément à la présente directive.
- (16) Dans certains États membres, la navigation intérieure est techniquement impossible. Exiger de ces États membres qu'ils transposent la présente directive représenterait dès lors une charge administrative disproportionnée pour eux.
- (17) Il importe que le secteur de la navigation intérieure soit en mesure d'offrir des programmes visant à la fois à éviter le départ des personnes âgées de plus de 50 ans et à améliorer les compétences et l'employabilité des jeunes.
- (18) La Commission devrait assurer des conditions égales pour tous les membres d'équipage exerçant exclusivement et régulièrement leur activité dans l'Union et devrait mettre fin à toute spirale à la baisse des salaires ainsi qu'à toute discrimination fondée sur la nationalité, le lieu de résidence ou le pavillon d'immatriculation.
- (19) Compte tenu de la coopération mise en place depuis 2003 entre l'Union et la CCNR, qui a débouché sur la création d'un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) sous l'égide de la CCNR, et afin de simplifier les cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe, les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, devraient être valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union. Ces certificats de qualification, livrets de service et livres de bord délivrés par des pays tiers devraient être reconnus au sein de l'Union, sous réserve de réciprocité.
- (20) Il importe que les employeurs appliquent le droit social et le droit du travail de l'État membre dans lequel l'activité est exercée lorsqu'ils emploient dans l'Union des membres d'équipage de pont titulaires de certificats de qualification, de livrets de service et de livres de bords qui ont été délivrés par des pays tiers et reconnus par les autorités compétentes dans l'Union.
- (21) Afin d'aller plus loin dans la suppression des obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre et dans la simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles en Europe, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers sur la base d'exigences identiques à celles fixées par la présente directive peut aussi être reconnu sur toutes les voies d'eau de l'Union, sous réserve d'une évaluation par la Commission et de la reconnaissance par le pays tiers en question des documents délivrés conformément à la présente directive.
- (22) Les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu'aux personnes qui possèdent les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique.
- (23) Il importe que la Commission et les États membres encouragent les jeunes à acquérir des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et que la Commission et les États membres adoptent des mesures spécifiques afin de soutenir les activités des partenaires sociaux à cet égard.
- (24) Pour garantir la reconnaissance mutuelle des qualifications, il convient que les certificats de qualification soient fondés sur les compétences requises pour l'exploitation de bâtiments. Les États membres devraient vérifier, par une évaluation appropriée, que les personnes auxquelles est délivré un certificat de qualification possèdent les niveaux minimaux de compétence requis. Cette évaluation pourrait prendre la forme d'un examen administratif ou être intégrée à des programmes de formation approuvés et exécutés conformément à des normes communes afin de garantir un niveau minimal de compétence comparable dans tous les États membres pour différentes qualifications.
- (25) Lorsqu'ils naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union, les conducteurs de bateaux devraient être capables d'appliquer les connaissances relatives aux règles concernant le trafic sur les voies d'eau intérieures, comme le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ou d'autres réglementations pertinentes en matière de trafic, ainsi que les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment en matière de temps de repos, telles qu'elles sont établies dans la législation de l'Union ou la législation nationale ou encore dans des règlements spécifiques adoptés au niveau régional, tels que le règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

- (26) En raison de la responsabilité en matière de sécurité qui incombe au conducteur de bateau dans l'exercice de sa profession, lors de la navigation au radar et lors de l'avitaillement de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié ou de la navigation de bâtiments propulsés au gaz naturel liquéfié, il est nécessaire de vérifier, au moyen d'épreuves pratiques, si le niveau de compétence requis a été atteint. Des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément pourraient être utilisés aux fins de ces épreuves pratiques afin de rendre l'évaluation des compétences plus aisée.
- (27) L'aptitude à utiliser une radio de bord est essentielle pour garantir la sécurité de la navigation intérieure. Il importe que les États membres encouragent tout membre d'équipage de pont qui pourrait être amené à piloter le bâtiment à suivre une formation et à obtenir une certification portant sur l'utilisation de telles radios. Cette formation et cette certification devraient être obligatoires pour les conducteurs et les timoniers.
- (28) L'approbation des programmes de formation est nécessaire pour vérifier qu'ils sont conformes aux exigences minimales communes en ce qui concerne leur contenu et leur organisation. Une telle conformité permet d'éliminer les entraves inutiles à l'entrée dans la profession en dispensant d'examen supplémentaire inutile ceux qui ont déjà acquis les aptitudes requises dans le cadre de leur formation professionnelle. L'existence de programmes de formation approuvés pourrait également faciliter l'entrée sur le marché professionnel de la navigation intérieure de travailleurs provenant d'autres secteurs et ayant une expérience préalable, car ils pourraient bénéficier de programmes de formation spécifiques prenant en compte les compétences qu'ils ont déjà acquises.
- (29) Pour faciliter encore la mobilité des conducteurs de bateaux, les États membres devraient, sous réserve de l'accord de l'État membre dans lequel se situe un tronçon de la voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques, être autorisés à évaluer les compétences requises pour naviguer sur ce tronçon spécifique de la voie d'eau intérieure.
- (30) Le temps de navigation devrait être vérifié au moyen de mentions validées dans les livrets de service. Pour permettre cette vérification, les États membres devraient délivrer des livrets de service et des livres de bord et s'assurer que ces derniers retracent les voyages des bâtiments. L'aptitude médicale d'un candidat devrait être certifiée par un médecin agréé.
- (31) Lorsque les activités de chargement et de déchargement requièrent des opérations de navigation active, comme le dragage ou des manœuvres entre les points de chargement et de déchargement, les États membres devraient considérer le temps consacré à ces activités comme du temps de navigation et l'enregistrer comme tel.
- (32) Chaque fois que les mesures prévues par la présente directive impliquent le traitement de données à caractère personnel, celui-ci devrait être mis en œuvre dans le respect du droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 45/2001 <sup>(1)</sup> et (UE) 2016/679 <sup>(2)</sup>.
- (33) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne les certificats de qualification, il convient que les États membres désignent les autorités compétentes chargées de la mise en œuvre de la présente directive et établissent des registres où consigner les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord. En vue de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et avec la Commission aux fins de la mise en œuvre, du contrôle de l'application et de l'évaluation de la présente directive, ainsi qu'à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité et faciliter la navigation, les États membres devraient enregistrer ces informations, y compris les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord, en les intégrant dans une base de données gérée par la Commission. La Commission devrait gérer cette base de données dans le strict respect des principes de protection des données à caractère personnel.
- (34) Les autorités, y compris les autorités de pays tiers, qui délivrent des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord conformément à des règles identiques à celles prévues par la présente directive, traitent des données à caractère personnel. Les autorités participant à la mise en œuvre et au contrôle de l'application de la présente directive et, si nécessaire, les organisations internationales qui ont établi ces règles identiques devraient également avoir accès à la base de données gérée par la Commission aux fins d'évaluer la présente directive, à des fins statistiques, pour maintenir la sécurité, pour garantir une navigation facile et en vue de faciliter l'échange d'informations entre lesdites autorités. Cet accès devrait néanmoins se faire sous réserve d'une protection adéquate des données, en particulier dans le cas des données à caractère personnel et, dans le cas des pays tiers et des organisations internationales, également dans le respect du principe de réciprocité.

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

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

- (35) Pour poursuivre la modernisation du secteur de la navigation intérieure et réduire la charge administrative tout en limitant les risques de falsification des documents, la Commission devrait, en tenant compte du principe «Mieux légiférer», envisager d'examiner la possibilité de remplacer la version papier des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord par des outils électroniques tels que des cartes professionnelles électroniques et des unités embarquées.
- (36) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne son opposition, le cas échéant, à l'adoption prévue par un État membre d'exigences relatives aux compétences liées à des risques spécifiques sur certains tronçons de voies d'eau intérieures. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (37) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de modèles pour la délivrance de certificats de qualification de l'Union, de certificats d'examen pratique, de livrets de service et de livres de bord et l'adoption des décisions concernant la reconnaissance au titre de l'article 10. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.
- (38) Afin de prévoir des normes minimales harmonisées pour la certification des qualifications, de faciliter l'échange d'informations entre les États membres et de faciliter la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la présente directive par la Commission, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de normes en matière de compétences, d'aptitude médicale, d'épreuves pratiques, d'agrément de simulateurs et de définition des caractéristiques et conditions d'utilisation de la base de données que doit gérer la Commission, laquelle doit héberger une copie des données essentielles relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de services, aux livres de bord et aux documents reconnus. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» <sup>(2)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (39) Les mesures transitoires devraient remédier non seulement au problème des certificats délivrés aux conducteurs de bateaux conformément à la directive 96/50/CE, au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou à certains actes législatifs nationaux, mais aussi au problème des certificats délivrés à d'autres catégories de membres d'équipage de pont qui relèvent de la présente directive. Dans la mesure du possible, ces mesures devraient protéger les droits octroyés précédemment et devraient viser à donner aux membres d'équipage qualifiés un délai raisonnable pour demander un certificat de qualification de l'Union. Ces mesures devraient donc prévoir une période suffisante durant laquelle ces certificats peuvent continuer à être utilisés sur les voies d'eau intérieures de l'Union pour lesquelles ils étaient valables avant l'expiration du délai de transposition. Ces mesures devraient également garantir un système de transition vers les nouvelles règles pour tous ces certificats, en particulier pour ce qui est des trajets dans une zone géographique réduite.
- (40) L'harmonisation de la législation dans le domaine des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure en Europe est facilitée par l'étroite coopération entre l'Union et la CCNR ainsi que par les normes élaborées par le CESNI. Le CESNI, qui est ouvert aux experts de tous les États membres, élabore des normes dans le domaine de la navigation intérieure, y compris des normes en matière de qualifications professionnelles. Les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles devraient être pleinement associés à la conception et à la rédaction des normes du CESNI. Dès lors que les conditions énoncées dans la présente directive sont respectées, la Commission devrait se fonder sur les normes du CESNI lorsqu'elle adopte des actes d'exécution et des actes délégués conformément à la présente directive.

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

<sup>(2)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (41) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place d'un cadre commun en matière de reconnaissance des qualifications professionnelles minimales dans le domaine de la navigation intérieure, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa dimension et de ses effets à l'échelle de l'Union, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (42) Afin d'améliorer l'équilibre entre les hommes et les femmes dans le secteur de la navigation intérieure, il importe d'encourager l'accès des femmes aux qualifications et à la profession.
- (43) Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, les informations que les États membres sont tenus de communiquer à la Commission dans le cadre de la transposition d'une directive doivent être claires et précises. C'est également le cas pour la présente directive, qui prévoit une approche ciblée spécifique pour la transposition.
- (44) Il y a lieu, dès lors, d'abroger les directives 91/672/CEE et 96/50/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### CHAPITRE 1

### OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

#### *Article premier*

#### **Objet**

La présente directive fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications dans les États membres.

#### *Article 2*

#### **Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur toute voie d'eau intérieure de l'Union:

- a) les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres;
- b) les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
- c) les remorqueurs et pousseurs destinés à:
  - i) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) et b);
  - ii) remorquer ou pousser des engins flottants;
  - iii) mener à couple les bateaux visés aux points a) et b) ou des engins flottants;
- d) les bateaux à passagers;
- e) les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- f) les engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes:

- a) naviguant à des fins sportives ou de plaisance;
- b) intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome;
- c) intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence.

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

3. Sans préjudice de l'article 39, paragraphe 3, la présente directive ne s'applique pas non plus aux personnes naviguant dans des États membres qui ne possèdent pas de voies d'eau intérieures reliées au réseau navigable d'un autre État membre et qui:

- a) effectuent exclusivement des trajets limités dans une zone géographique réduite, lorsque la distance depuis le point de départ n'est jamais supérieure à dix kilomètres; ou
- b) naviguent exclusivement de manière saisonnière.

#### Article 3

#### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «voie d'eau intérieure», toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2;
- 2) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- 3) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- 4) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- 5) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- 6) «bateau à passagers», un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- 7) «certificat de qualification de l'Union», un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente directive;
- 8) «convention STCW», la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>;
- 9) «membres d'équipage de pont», les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques;
- 10) «certificat d'opérateur de radiotéléphonie», un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure;
- 11) «expert en matière de navigation avec passagers», une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers;
- 12) «expert en matière de gaz naturel liquéfié», une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment;
- 13) «conducteur de bateau» ou «conducteur», un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison;
- 14) «risque spécifique», un danger pour la sécurité en raison de conditions de navigation particulières qui exigent de la part des conducteurs des compétences dépassant le niveau attendu d'après les normes générales de compétence relatives au niveau du commandement;
- 15) «compétence», la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure;
- 16) «niveau du commandement», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment;

<sup>(1)</sup> Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 sur le niveau minimum de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).



- 17) «niveau opérationnel», le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement;
- 18) «gros convoi», un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés;
- 19) «livret de service», un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués;
- 20) «livre de bord», un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage;
- 21) «livret de service actif» ou «livre de bord actif», un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données;
- 22) «temps de navigation», le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente;
- 23) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinés à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- 24) «longueur», la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- 25) «largeur», la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris);
- 26) «tirant d'eau», la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- 27) «navigation saisonnière», une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année.

## CHAPITRE 2

### CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNION

#### Article 4

#### **Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont**

1. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage de pont naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union soient munis soit d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 11, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphe 2 ou 3.
2. Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union et le livret de service visé à l'article 22 sont présentés dans un document unique.
3. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur des voies d'eau intérieures.

#### Article 5

#### **Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif à des opérations spécifiques**

1. Les États membres veillent à ce que les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié soient munis d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à l'article 11 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphe 2 ou 3.
2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur des voies d'eau intérieures.



*Article 6***Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les États membres veillent à ce que les conducteurs soient titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 12 lorsque:

- a) ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime conformément à l'article 8;
- b) ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques conformément à l'article 9;
- c) ils naviguent au radar;
- d) ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié;
- e) ils conduisent de gros convois.

*Article 7***Exemptions relatives aux voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre**

1. Un État membre peut exempter les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6 qui opèrent exclusivement sur des voies d'eau intérieures nationales non reliées au réseau navigable d'un autre État membre, y compris celles classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, des obligations énoncées à l'article 4, paragraphes 1 et 2, à l'article 5, paragraphe 1, à l'article 6 et à l'article 22, paragraphe 1, premier alinéa, et paragraphes 3 et 6.

2. Un État membre qui accorde des exemptions conformément au paragraphe 1 peut délivrer des certificats de qualification aux personnes visées audit paragraphe, à des conditions qui diffèrent des conditions générales prévues dans la présente directive, pour autant que ces certificats garantissent un niveau approprié de sécurité. La reconnaissance de ces certificats dans d'autres États membres est régie par la directive 2005/36/CE ou la directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, selon le cas.

3. Les États membres informent la Commission des exemptions accordées conformément au paragraphe 1. La Commission rend accessibles au public les informations relatives aux exemptions qui ont été accordées.

*Article 8***Classification des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

1. Les États membres classent un tronçon de voie d'eau intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie d'eau intérieure à caractère maritime lorsque l'un des critères suivants est rempli:

- a) la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer est applicable;
- b) les bouées et les signaux sont conformes au système maritime;
- c) une navigation terrestre est nécessaire sur cette voie d'eau intérieure; ou
- d) la navigation sur cette voie d'eau intérieure nécessite un équipement maritime requérant des connaissances particulières pour son utilisation.

2. Les États membres notifient à la Commission le classement de tout tronçon spécifique de voie d'eau intérieure situé sur leur territoire comme étant une voie d'eau intérieure à caractère maritime. La notification à la Commission est accompagnée d'une justification sur la base des critères visés au paragraphe 1. La Commission rend accessible au public, sans retard indu, la liste des voies d'eau intérieures à caractère maritime qui ont été notifiées.

*Article 9***Tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques**

1. Lorsque cela s'avère nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation, les États membres peuvent recenser des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui traversent leur propre territoire, conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 à 4, lorsque ces risques sont dus à l'une ou plusieurs des raisons suivantes:

- a) des modifications fréquentes des structures des flux et de leur vitesse;
- b) les caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure et l'absence, sur la voie d'eau intérieure, de services d'information sur les chenaux adéquats ou de graphiques appropriés;

<sup>(1)</sup> Directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les États membres et modifiant la directive 2001/25/CE (JO L 255 du 30.9.2005, p. 160).

- c) l'existence d'une réglementation spécifique du trafic local justifiée par des caractéristiques hydromorphologiques de la voie d'eau intérieure; ou
- d) une fréquence élevée d'accidents sur un tronçon particulier de la voie d'eau intérieure, attribuée à l'absence d'une compétence qui n'est pas couverte par les normes visées à l'article 17.

Lorsque les États membres le jugent nécessaire pour assurer la sécurité, ils consultent la commission fluviale européenne compétente lors de la procédure de recensement des tronçons visés au premier alinéa.

2. Les États membres notifient à la Commission les mesures qu'ils ont l'intention d'adopter en application du paragraphe 1 du présent article et de l'article 20, ainsi que les motifs sur lesquels elles sont fondées, au moins six mois avant la date d'adoption envisagée de ces mesures.
3. Lorsque les tronçons de voies d'eau intérieures visés au paragraphe 1 sont situés le long de la frontière entre deux États membres ou plus, les États membres concernés se concertent et adressent conjointement une notification à la Commission.
4. Lorsqu'un État membre a l'intention d'adopter une mesure qui n'est pas justifiée au regard des paragraphes 1 et 2 du présent article, la Commission peut, dans un délai de six mois à compter de la notification, adopter des actes d'exécution énonçant sa décision de s'opposer à l'adoption de la mesure. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.
5. La Commission rend accessibles au public les mesures adoptées par les États membres, ainsi que les motifs visés au paragraphe 2.

#### *Article 10*

#### **Reconnaissance**

1. Les certificats de qualification de l'Union visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 22 qui ont été délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive, sont valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
  2. Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive, est valable sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union délivrés conformément à la présente directive.
3. Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente directive est valable sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées aux paragraphes 4 et 5.
  4. Tout pays tiers peut soumettre à la Commission une demande de reconnaissance des certificats, livrets de service ou livres de bord qui ont été délivrés par ses autorités. Cette demande est accompagnée de toutes les informations nécessaires pour pouvoir établir si la délivrance de ces documents est soumise à des exigences qui sont identiques à celles fixées par la présente directive.
  5. Dès réception d'une demande de reconnaissance en vertu du paragraphe 4, la Commission procède à une évaluation des systèmes de certification dans le pays tiers demandeur, afin de déterminer si la délivrance des certificats, livrets de service ou livres de bord mentionnés dans sa requête est soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive.

Si ces exigences s'avèrent identiques, la Commission adopte des actes d'exécution octroyant la reconnaissance dans l'Union des certificats, livrets de service et livres de bord délivrés par ce pays tiers, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union délivrés conformément à la présente directive.

Lorsqu'elle adopte l'acte d'exécution visé au deuxième alinéa du présent paragraphe, la Commission précise les documents visés au paragraphe 4 du présent article qui sont concernés par la reconnaissance. Ledit acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.

6. Lorsqu'un État membre estime qu'un pays tiers ne satisfait plus aux exigences du présent article, il en informe immédiatement la Commission, en fournissant des motifs justifiés à l'appui de ses affirmations.

7. Tous les huit ans, la Commission évalue la conformité du système de certification dans le pays tiers visé au paragraphe 5, deuxième alinéa, avec les exigences fixées par la présente directive. Si la Commission établit que les exigences fixées par la présente directive ne sont plus remplies, le paragraphe 8 s'applique.

8. Si la Commission établit que la délivrance des documents visés au paragraphe 2 ou 3 du présent article n'est plus soumise à des exigences identiques à celles fixées par la présente directive, elle adopte des actes d'exécution suspendant la validité, sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union, des certificats de qualification, des livrets de service et des livres de bord délivrés conformément à ces exigences. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 33, paragraphe 3.

La Commission peut lever la suspension à tout moment, si une solution a été apportée aux manquements constatés en ce qui concerne les normes appliquées.

9. La Commission rend accessible au public la liste des pays tiers visés aux paragraphes 2 et 3, avec les documents reconnus comme valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.

### CHAPITRE 3

#### CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

##### PARTIE I

#### *Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques*

##### Article 11

#### **Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union**

1. Les États membres veillent à ce que les demandeurs de certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques fournissent des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

- a) leur identité;
- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée;
- c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 23, le cas échéant.

2. Les États membres délivrent des certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les modèles de certificats de qualification de l'Union et de documents uniques combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

4. La validité du certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 23.

5. Sans préjudice du délai visé au paragraphe 4, les certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs sont valables pour une durée maximale de treize ans.

6. Les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

##### Article 12

#### **Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

1. Les États membres veillent à ce que les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

- a) leur identité;
- b) qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée;

c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente directive.

2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, pour les autorisations spécifiques concernant la navigation sur des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques qui sont sollicitées en application de l'article 6, point b), les demandeurs fournissent aux autorités compétentes des États membres visés à l'article 20, paragraphe 3, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante:

a) leur identité;

b) qu'ils satisfont aux exigences établies conformément à l'article 20 concernant la compétence relative aux risques spécifiques sur le tronçon spécifique de voie d'eau intérieure pour lequel l'autorisation est requise;

c) qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union en tant que conducteurs prévues par la présente directive.

3. Les États membres délivrent les autorisations spécifiques visées aux paragraphes 1 et 2 après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

4. Les États membres veillent à ce que l'autorité compétente qui délivre les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union.

5. Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point d), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 11, paragraphe 6.

#### *Article 13*

#### **Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union, les États membres renouvellent, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que:

a) pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point d), les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c), aient été soumises;

b) pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et b), aient été soumises.

#### *Article 14*

#### **Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

1. Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, l'État membre qui a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

2. Tout État membre peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

3. Les États membres consignent sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 25, paragraphe 2.

### *PARTIE II*

#### ***Coopération administrative***

#### *Article 15*

#### **Coopération**

Lorsqu'un État membre visé à l'article 39, paragraphe 3, détermine qu'un certificat de qualification délivré par l'autorité compétente d'un autre État membre ne satisfait pas aux conditions fixées dans la présente directive, ou lorsque des raisons de sécurité ou d'ordre public le justifient, l'autorité compétente demande à l'autorité de délivrance d'envisager la suspension dudit certificat de qualification en application de l'article 14. L'autorité requérante informe la Commission de sa

demande. L'autorité qui a délivré le certificat de qualification en question examine la demande et notifie sa décision à l'autre autorité. Toute autorité compétente peut interdire à des personnes d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance.

Les États membres visés à l'article 39, paragraphe 3, coopèrent également avec les autorités compétentes d'autres États membres afin de veiller à ce que le temps de navigation et les trajets des titulaires de certificats de qualification et de livrets de service reconnus au titre de la présente directive soient consignés, si le titulaire d'un livret de service en fait la demande, et soient validés pour une période maximale de quinze mois précédant la demande de validation. Les États membres visés à l'article 39, paragraphe 3, informent la Commission, le cas échéant, des voies d'eau intérieures situées sur leur territoire sur lesquelles des compétences en matière de navigation à caractère maritime sont requises.

### PARTIE III

#### **Compétences**

##### Article 16

#### **Exigences en matière de compétences**

1. Les États membres veillent à ce que les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 disposent des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'article 17.
2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, l'évaluation de la compétence relative aux risques spécifiques visés à l'article 6, point b), est effectuée conformément à l'article 20.

##### Article 17

#### **Évaluation des compétences**

1. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II.
2. Les États membres veillent à ce que les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, le cas échéant, qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1 du présent article en réussissant un examen qui est organisé:
  - a) sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 18; ou
  - b) dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 19.
3. La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir:
  - a) un certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
  - b) une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point c);
  - c) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié;
  - d) un certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points a) et b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 21. Pour les points c) et d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant des normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences minimales relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler.

*Article 18***Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

1. Les États membres veillent à ce que les examens visés à l'article 17, paragraphe 2, point a), soient organisés sous leur responsabilité. Ils veillent à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 17, paragraphe 1.
2. Les États membres délivrent un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 17, paragraphe 3, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 21 et que le candidat a demandé un tel certificat.
3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.
4. Les États membres reconnaissent, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.
5. En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1 peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.
6. Les États membres veillent à ce que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

*Article 19***Approbation des programmes de formation**

1. Les États membres peuvent établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les États membres veillent à ce que ces programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats attestant le respect des normes de compétence visées à l'article 17, paragraphe 1, soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.

Les États membres veillent à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application d'une norme de qualité nationale ou internationale conformément à l'article 27, paragraphe 1.

2. Les États membres ne peuvent approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1 du présent article que si:
  - a) les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 17, paragraphe 1;
  - b) les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation;
  - c) un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 17, paragraphe 1, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.
3. Les États membres reconnaissent tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1.
4. Les États membres révoquent ou suspendent l'approbation qu'ils ont donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.
5. Les États membres notifient à la Commission la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La Commission rend ces informations accessibles au public. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

*Article 20***Évaluation des compétences en matière de risques spécifiques**

1. Les États membres qui recensent sur leur territoire des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques au sens de l'article 9, paragraphe 1, précisent la compétence supplémentaire que doivent posséder les conducteurs qui naviguent sur ces tronçons de voies d'eau intérieures, et précisent les moyens nécessaires pour attester le respect de ces exigences. Lorsque les États membres le jugent nécessaire aux fins de garantir la sécurité, ils consultent la commission fluviale européenne compétente au cours du processus de détermination de ces compétences.

Compte tenu des compétences requises pour naviguer sur le tronçon de la voie d'eau intérieure présentant des risques spécifiques, les moyens nécessaires pour prouver que ces exigences sont respectées peuvent consister en:

- a) la réalisation d'un petit nombre de trajets sur le tronçon concerné;
- b) une épreuve sur simulateur;
- c) une épreuve à choix multiple;
- d) une épreuve orale; ou
- e) une combinaison des moyens mentionnés aux points a) à d).

Lors de l'application du présent paragraphe, les États membres utilisent des critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

2. Les États membres visés au paragraphe 1 veillent à la mise en place de procédures permettant d'évaluer la compétence des demandeurs en matière de risques spécifiques, et à ce que des outils soient rendus accessibles au public en vue de faciliter l'acquisition, par les conducteurs, de la compétence requise en matière de risques spécifiques.

3. Un État membre peut réaliser une évaluation de la compétence des demandeurs relative aux risques spécifiques pour des tronçons de voies d'eau intérieures situés dans un autre État membre, sur la base des exigences fixées pour ce tronçon de voie d'eau intérieure conformément au paragraphe 1, à condition que l'État membre dans lequel se trouve le tronçon de voie d'eau intérieure donne son consentement. En pareil cas, cet État membre fournit à l'État membre qui réalise l'évaluation les moyens nécessaires pour procéder à celle-ci. Les États membres justifient tout refus de donner leur consentement par des motifs objectifs et proportionnés.

*Article 21***Utilisation de simulateurs**

1. Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par les États membres. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs établies par les actes délégués visés au paragraphe 2. L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter la présente directive en fixant des normes relatives à l'agrément des simulateurs et en précisant les exigences fonctionnelles et techniques minimales et les procédures administratives en la matière, l'objectif étant de garantir que les simulateurs utilisés pour évaluer des compétences sont conçus de manière à permettre la vérification des compétences prescrites par les normes relatives aux épreuves pratiques visées à l'article 17, paragraphe 3.

3. Les États membres reconnaissent les simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

4. Les États membres révoquent ou suspendent les agréments qu'ils ont délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 2.

5. Les États membres notifient à la Commission la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément. La Commission rend ces informations accessibles au public.

6. Les États membres veillent à ce que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation soit non discriminatoire.



## PARTIE IV

**Temps de navigation et aptitude médicale**

## Article 22

**Livret de service et livre de bord**

1. Les États membres veillent à ce que les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 11, paragraphe 1, point b), et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1, dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 6 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 10, paragraphe 2 ou 3.

Par dérogation au premier alinéa, lorsque les États membres appliquent l'article 7, paragraphe 1, ou l'article 39, paragraphe 2, l'obligation prévue au premier alinéa du présent paragraphe ne s'applique que si un titulaire de livret de service demande à ce que ces informations soient consignées.

2. Si un membre de l'équipage le demande, les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valident dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union.

3. Les États membres veillent à ce que les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1, soient consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 6 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 10, paragraphe 2 ou 3.

4. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des modèles de livrets de service et de livres de bord en tenant compte des informations requises pour la mise en œuvre de la présente directive en ce qui concerne l'identification des personnes, leur temps de navigation et les trajets effectués. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

Lors de l'adoption de ces actes d'exécution, la Commission tient compte du fait que le livre de bord est également utilisé pour la mise en œuvre de la directive 2014/112/UE du Conseil <sup>(1)</sup> en vue de vérifier les exigences en matière d'équipage et de consigner les trajets du bâtiment.

5. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil une évaluation portant sur les livrets de service et les livres de bord électroniques infalsifiables ainsi que sur les cartes professionnelles électroniques infalsifiables intégrant les certificats de qualification de l'Union dans le domaine de la navigation intérieure au plus tard le 17 janvier 2026.

6. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

## Article 23

**Aptitude médicale**

1. Les États membres veillent à ce que les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union démontrent leur aptitude médicale en présentant à l'autorité compétente un certificat médical valable délivré par un médecin reconnu par l'autorité compétente, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.

<sup>(1)</sup> Directive 2014/112/UE du Conseil du 19 décembre 2014 portant application de l'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure, conclu par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) (JO L 367 du 23.12.2014, p. 86).

2. Les demandeurs présentent un certificat médical à l'autorité compétente lorsqu'ils demandent:
  - a) leur premier certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont;
  - b) leur certificat de qualification de l'Union en tant que conducteur;
  - c) le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union.

3. À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1 au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1 tous les deux ans.

4. Les États membres veillent à ce que les employeurs, les conducteurs et les autorités des États membres puissent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

5. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, les États membres peuvent imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union conformément au modèle visé à l'article 11, paragraphe 3.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III afin de compléter la présente directive en fixant les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins doivent pratiquer, les critères qu'ils doivent appliquer en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation.

#### CHAPITRE 4

##### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

###### Article 24

###### Protection des données à caractère personnel

1. Les États membres effectuent tous les traitements des données à caractère personnel prévus par la présente directive en conformité avec le droit de l'Union relatif à la protection des données à caractère personnel, notamment le règlement (UE) 2016/679.
2. La Commission effectue tous les traitements de données à caractère personnel prévus par la présente directive en conformité avec le règlement (CE) n° 45/2001.
3. Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel ne soient traitées qu'aux seules fins ci-après:
  - a) mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente directive;
  - b) échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 25 et la Commission;
  - c) production de statistiques.

Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.

4. Les États membres veillent à ce que les personnes visées aux articles 4 et 5 dont les données à caractère personnel, et notamment les données concernant la santé, sont traitées dans les registres visés à l'article 25, paragraphe 1, et dans la base de données visée à l'article 25, paragraphe 2, en soient préalablement informées. Les États membres accordent à ces personnes le droit d'accéder à leurs données à caractère personnel et de disposer d'une copie de ces données, sur demande, à tout moment.

## Article 25

**Registres**

1. Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, les États membres tiennent des registres pour les certificats de qualification de l'Union, livrets de service et livres de bord délivrés sous leur autorité conformément à la présente directive et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 10, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 afin de compléter les informations contenues dans les livrets de service et les livres de bord avec d'autres informations requises par les modèles de livrets de service et de livres de bord adoptés conformément à l'article 22, paragraphe 4, dans le but de faciliter davantage l'échange d'informations entre les États membres.

2. Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la présente directive, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la présente directive, les États membres consignent de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1 dans une base de données gérée par la Commission.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 31 pour définir les normes fixant les caractéristiques d'une telle base de données et les conditions de son utilisation, en précisant notamment:

- a) les instructions pour l'encodage des données dans la base de données;
- b) les droits d'accès des utilisateurs, différenciés le cas échéant selon le type d'utilisateurs, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont utilisées;
- c) la durée maximale de conservation de ces données conformément au paragraphe 3 du présent article, différenciée le cas échéant selon le type de document;
- d) les instructions concernant le fonctionnement de la base de données et son interaction avec les registres visés au paragraphe 1 du présent article.

3. Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1 ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente directive. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

4. La Commission peut donner accès à la base de données à une autorité d'un pays tiers ou à une organisation internationale dans la mesure nécessaire aux fins visées au paragraphe 2 du présent article, sous réserve que:

- a) les exigences de l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001 soient respectées; et
- b) le pays tiers ou l'organisation internationale ne limite pas l'accès des États membres ou de la Commission à sa base de données correspondante.

La Commission veille à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale sans l'autorisation écrite expresse de la Commission et sous réserve du respect des conditions fixées par la Commission.

*Article 26***Autorités compétentes**

1. Les États membres désignent, le cas échéant, les autorités compétentes pour:
  - a) organiser et superviser les examens visés à l'article 18;
  - b) approuver les programmes de formation visés à l'article 19;
  - c) délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 21;
  - d) délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 et 38, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 22;
  - e) valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 22;
  - f) déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 23;
  - g) tenir les registres visés à l'article 25;
  - h) détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 29.
2. Les États membres notifient à la Commission toutes les autorités compétentes sur leur territoire qu'ils ont désignées conformément au paragraphe 1. La Commission rend ces informations accessibles au public.

*Article 27***Suivi**

1. Les États membres veillent à ce que toutes les activités exercées par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous leur autorité liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord fassent l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente directive.
2. Les États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés.
3. Les États membres veillent à ce que, compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité couvre:
  - a) la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord;
  - b) tous les cours et programmes de formation;
  - c) les examens et évaluations effectués par chaque État membre ou sous son autorité; et
  - d) les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

*Article 28***Évaluation**

1. Les États membres veillent à ce que des organismes indépendants évaluent les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.
2. Les États membres veillent à ce que les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants soient dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

## Article 29

**Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

1. Les États membres prennent les mesures appropriées pour prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente directive.
2. Les États membres échangent des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, ils respectent pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.

## Article 30

**Sanctions**

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées conformément à la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

## CHAPITRE 5

**DISPOSITIONS FINALES**

## Article 31

**Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 17, paragraphes 1 et 4, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphes 1 et 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 16 janvier 2018. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée au présent article peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu du présent article n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

## Article 32

**Normes CESNI et actes délégués**

Les actes délégués adoptés au titre de la présente directive, exception faite de ceux fondés sur l'article 25, font référence aux normes établies par le CESNI, pour autant que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) ces normes soient conformes aux prescriptions applicables énoncées dans les annexes;
- c) les modifications du processus décisionnel du CESNI ne portent pas atteinte aux intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut prévoir d'autres normes ou y faire référence.

Lorsque les actes délégués adoptés au titre de la présente directive font référence à des normes, la Commission inclut le texte intégral de ces normes dans lesdits actes délégués, mentionne ou actualise la référence appropriée et introduit la date d'application figurant à l'annexe IV.

#### Article 33

##### **Comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011. Les références au comité institué conformément à l'article 7 de la directive 91/672/CEE, qui est abrogée par la présente directive, s'entendent comme faites au comité institué par la présente directive.

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

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

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, son président peut décider de clore la procédure sans résultat dans le délai fixé pour émettre un avis.

#### Article 34

##### **Normes CESNI et actes d'exécution**

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution visés à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 18, paragraphe 3, et à l'article 22, paragraphe 4, la Commission fait référence aux normes établies par le CESNI et fixe la date d'application, pour autant que:

- a) ces normes soient disponibles et à jour;
- b) ces normes soient conformes à toute prescription applicable mentionnée dans les annexes;
- c) les modifications du processus décisionnel du CESNI ne portent pas atteinte aux intérêts de l'Union.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la Commission peut prévoir d'autres normes ou y faire référence.

Lorsque des actes d'exécution adoptés au titre de la présente directive font référence à des normes, la Commission inclut le texte intégral de ces normes dans lesdits actes d'exécution.

#### Article 35

##### **Réexamen**

1. La Commission évalue la présente directive ainsi que les actes d'exécution et les actes délégués visés dans la présente directive et présente le résultat de cette évaluation au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 17 janvier 2030.

2. Au plus tard le 17 janvier 2028, chaque État membre met à la disposition de la Commission les informations nécessaires pour assurer le suivi de la mise en œuvre et l'évaluation de la présente directive, conformément aux lignes directrices établies par la Commission en concertation avec les États membres en ce qui concerne la collecte, le format et le contenu des informations.

#### Article 36

##### **Mise en œuvre progressive**

1. La Commission adopte les actes délégués visés à l'article 17, paragraphes 1 et 4, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 23, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphes 1 et 2, au plus tard le 17 janvier 2020.

Au plus tard vingt-quatre mois après l'adoption des actes délégués visés à l'article 25, paragraphe 2, la Commission met en place la base de données prévue à cet article.

2. La Commission adopte les actes d'exécution visés à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 18, paragraphe 3, et à l'article 22, paragraphe 4, au plus tard le 17 janvier 2020.

## Article 37

**Abrogation**

Les directives 91/672/CEE et 96/50/CE sont abrogées avec effet à compter du 18 janvier 2022.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive.

## Article 38

**Dispositions transitoires**

1. Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur les voies d'eau intérieures de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

Avant le 18 janvier 2022, l'État membre qui a délivré les certificats visés au premier alinéa délivre, à leur demande, un certificat de qualification de l'Union aux conducteurs titulaires de tels certificats conformément au modèle prescrit par la présente directive, ou un certificat tel qu'il est visé à l'article 10, paragraphe 2, sous réserve que le conducteur ait fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c).

2. Lors de la délivrance de certificats de qualification de l'Union conformément au paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à préserver, dans la mesure du possible, les droits déjà accordés, notamment en ce qui concerne les autorisations spécifiques visées à l'article 6.

3. Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par les autorités des autres États membres. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat en application de l'article 10, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union ou un certificat visé à l'article 10, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies:

- a) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que matelot: 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure;
- b) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que maître matelot: 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure;
- c) pour le certificat de qualification de l'Union en tant que timonier: 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points a), b) et c), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

4. Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la présente directive peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

5. Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application de la directive 96/50/CE et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur les voies d'eau intérieures de l'Union sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.



Avant l'expiration de cette période, ces membres d'équipage peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union ou un certificat visé à l'article 10, paragraphe 2, à condition de fournir les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 11, paragraphe 1, points a) et c). Le paragraphe 3, deuxième et troisième alinéas, du présent article s'applique en conséquence.

6. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 1, jusqu'au 17 janvier 2038, les États membres peuvent autoriser les conducteurs naviguant sur des navires de mer opérant sur certaines voies d'eau intérieures à être munis d'un brevet d'aptitude de capitaine délivré conformément aux dispositions de la convention STCW, à condition que:

- a) cette activité de navigation intérieure soit effectuée au début ou à la fin d'un trajet de transport maritime; et
- b) l'État membre ait reconnu les certificats visés dans le présent paragraphe pour au moins cinq ans le 16 janvier 2018 sur les voies d'eau intérieures concernées.

#### Article 39

#### Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 17 janvier 2022. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

2. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre dans lequel toutes les personnes visées à l'article 4, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 6 opèrent exclusivement sur des voies d'eau intérieures non reliées au réseau navigable d'un autre État membre est uniquement tenu de mettre en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer aux articles 7, 8 et 10 en ce qui concerne la reconnaissance des certificats de qualification et du livret de service, à l'article 14, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les suspensions, à l'article 22, paragraphe 1, deuxième alinéa, et paragraphe 2, à l'article 26, paragraphe 1, point d), le cas échéant, à l'article 26, paragraphe 1, points e) et h), et paragraphe 2, à l'article 29 en ce qui concerne la prévention de la fraude, à l'article 30 en ce qui concerne les sanctions, et à l'article 38, exception faite du paragraphe 2 dudit article, en ce qui concerne les dispositions transitoires. Cet État membre met ces mesures en vigueur au plus tard le 17 janvier 2022.

Cet État membre ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou approuver des programmes de formation ou délivrer un agrément pour des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les autres dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

3. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre dans lequel toutes les personnes sont exemptées en vertu de l'article 2, paragraphe 3, est tenu de mettre en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à l'article 10, en ce qui concerne la reconnaissance des certificats de qualification et du livret de service, à l'article 38 en ce qui concerne la reconnaissance des certificats valides, ainsi qu'à l'article 15. Cet État membre met ces mesures en vigueur au plus tard le 17 janvier 2022.

Cet État membre ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou approuver des programmes de formation ou délivrer un agrément pour des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les autres dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, un État membre n'est pas tenu de transposer la présente directive aussi longtemps que la navigation intérieure est techniquement impossible sur son territoire.

Cet État membre ne peut délivrer de certificats de qualification de l'Union ou approuver des programmes de formation ou délivrer un agrément pour des simulateurs avant d'avoir transposé et mis en œuvre les dispositions de la présente directive et d'en avoir informé la Commission.

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

*Article 40*

**Entrée en vigueur**

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

*Article 41*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 12 décembre 2017.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

A. TAJANI

*Par le Conseil*

*Le président*

M. MAASIKAS

---

## ANNEXE I

## EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE D'ÂGE, DE CONFORMITÉ ADMINISTRATIVE, DE COMPÉTENCE ET DE TEMPS DE NAVIGATION

Les exigences minimales relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

## 1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base

## 1.1. Exigences minimales relatives à la certification d'homme de pont

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- être âgé d'au moins 16 ans,
- avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.

## 1.2. Exigences minimales relatives à la certification de matelot léger

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- être âgé d'au moins 15 ans,
- avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19.

## 2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel

## 2.1. Exigences minimales relatives à la certification de matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — être âgé d'au moins 17 ans,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;

ou

- b) — être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;

ou

- c) — avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.2. Exigences minimales relatives à la certification de maître matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;

ou

- b) — avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,

  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.3. Exigences minimales relatives à la certification de timonier

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,

  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- b) — avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,

  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- c) — avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,

  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

## 3. Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement

### 3.1. Exigences minimales relatives à la certification d'un conducteur de bateau

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — être âgé d'au moins 18 ans,

  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- b) — être âgé d'au moins 18 ans,

  - être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 10, paragraphe 2 ou 3,

- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;

ou

- c) — être âgé d'au moins 18 ans,
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie;
- ou
- d) — avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

### 3.2. Exigences minimales applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs

#### 3.2.1. Voies d'eau à caractère maritime

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.

#### 3.2.2. Radar

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.

#### 3.2.3. Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit:

- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.

#### 3.2.4. Gros convois

Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.

#### 4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques

##### 4.1. Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:

- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 17, paragraphe 2.

##### 4.2. Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de GNL

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

###### a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:

- au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
- au moins 90 jours au cours de l'année précédente;

ou

###### b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

## ANNEXE II

## EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE

## 1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel

## 1.1. Navigation

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

- d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
- d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
- d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

## 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
- d'utiliser les équipements du bâtiment.

## 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
- d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
- d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

## 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
- d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.

## 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).



## 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

## 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

### 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>,
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

### 2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;

<sup>(1)</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

- de planifier et d'assurer la stabilité du bâtiment,
- de planifier et d'assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.

#### 2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande,
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
- d'organiser l'utilisation et l'application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
- de contrôler l'entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

#### 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'organiser l'entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

#### 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'assurer la gestion des ressources humaines, d'être socialement responsable et d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
- d'assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l'utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

#### 2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l'environnement

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
- d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de mettre en place des plans d'urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d'urgence,
- d'assurer le respect des exigences relatives à la protection de l'environnement.

### 3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques

#### 3.1. Navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d'eau à caractère maritime,

- d'utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
- d'utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

### 3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
- d'interpréter l'affichage du radar et d'analyser les informations fournies par le radar,
- de réduire les interférences d'origines diverses,
- de naviguer au radar en tenant compte de l'ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
- de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.

## 4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques

### 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

- d'organiser l'utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
- d'appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d'urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de communiquer dans un anglais élémentaire,
- de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) n° 1177/2010.

### 4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)

Tout demandeur doit être capable:

- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité,
- d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
- d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL,
- de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
- de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments,
- de gérer les situations d'urgence liées au GNL.

## ANNEXE III

## EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'APTITUDE MÉDICALE

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d'un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bâtiment,
- d'exécuter les tâches assignées à tout moment, ou
- de percevoir correctement son environnement.

L'examen porte notamment sur l'acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l'état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

---

## ANNEXE IV

## EXIGENCES APPLICABLES

Tableau A

Objet, article	Exigences de conformité	Entrée en application
Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4	[CESNI ...]	[ ]
Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 25, paragraphe 2		

Tableau B

Point	Exigences essentielles en matière de compétence	Exigences de conformité	Entrée en application
1	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel	[CESNI ...]	[ ]
2	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement	—	—
3	Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques		
3.1	Navigation sur des voies d'eau à caractère maritime		
3.2	Navigation au radar		
4	Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques		
4.1	Expert en matière de navigation avec passagers		
4.2	Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)		

Tableau C

Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale	Exigences de conformité	Entrée en application
Examen de l'aptitude médicale	[CESNI ...]	[ ]

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7817/01



**N° 7817<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

---

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal

- portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et
- portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et
- portant abrogation
  - du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la loi N°91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ;
  - du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure

(28.5.2021)

**Concernant le projet de loi n°7817 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer dans la législation nationale la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE (ci-après la « Directive 2017/2397 »).

La Directive 2017/2397, qui doit être transposée pour le 17 janvier 2022, abroge les directives du Conseil 91/672/CEE<sup>1</sup> et 96/50/CE<sup>2</sup>, qui constituaient les premières étapes vers l'harmonisation et la

---

1 Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté

2 Directive 96/50/CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté

reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d'équipage dans le domaine de la navigation intérieure.

Cette directive s'inscrit dans le mouvement de suppression des obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre et de simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles au sein de l'Union européenne. L'objectif est donc de renforcer le marché intérieur du travail dans le secteur de la navigation intérieure. Ainsi, la mobilité des travailleurs dans ce secteur serait facilitée afin que ce dernier puisse contribuer davantage à l'efficacité de la logistique multimodale à l'échelle de l'Union européenne, dont dépendent les entreprises européennes pour leur compétitivité et leur croissance.

A cette fin, la Directive 2017/2397 prévoit notamment que les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu'aux personnes possédant les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation pour l'obtention d'une qualification spécifique. A cet égard, elle fixe des conditions matérielles et organisationnelles harmonisées pour la délivrance de certificats de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure.

Ainsi, le présent projet de loi prévoit (i) l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union délivré par l'autorité compétente d'un Etat membre pour pouvoir naviguer sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre ainsi que (ii) la possibilité pour le ministre ayant les transports dans ses attributions de délivrer de tels certificats.

La procédure d'évaluation des compétences dans la cadre de la délivrance des certificats de qualification de l'Union par le ministre ayant les transports dans ses attributions est également définie, ainsi que les exigences en matière de contrôle du temps de navigation et de l'aptitude médicale des membres d'équipage de pont.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler, le présent projet de loi procédant à une transposition fidèle de la Directive 2017/2397, tout en tenant compte des spécificités nationales en ne transposant pas les dispositions non applicables sur les seules portions navigables du territoire que constituent la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

#### **Concernant le projet de règlement grand-ducal**

- **portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et**
- **portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et**
- **portant abrogation**
  - **du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la loi N°91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ;**
  - **du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure**

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de porter exécution du projet de loi n°7817 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, avisé précédemment par la Chambre de Commerce.

En effet, l'article 14 du projet de loi n°7817 prévoit la mise en place d'un certificat de qualification spécifique pour les personnes intervenant dans l'exploitation de navires utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales et les

autres services d'urgence, dont les conditions d'obtention et les modalités de délivrance par le ministre ayant les Transports dans ses attributions seront fixées par voie de règlement grand-ducal.

Le présent projet de règlement grand-ducal entend ainsi (i) fixer les conditions d'obtention de la « patente de l'administration »<sup>3</sup>, (ii) le modèle de cette « patente de l'administration » ainsi que (iii) les modalités d'organisation de la formation et de l'examen pour les bateaux administratifs d'une taille supérieure à 20 mètres.

Si la Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler quant au fond, elle souhaite cependant souligner une différence de libellé entre l'article 14 du projet de loi n°7817 et l'article 1<sup>er</sup> du présent projet de règlement grand-ducal, susceptible d'engendrer des discussions quant à l'existence d'une base légale suffisante pour le projet de règlement grand-ducal sous avis.

Ainsi, alors que l'article 14 du projet de loi n°7817 instaure « *un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence* », délivré par le ministre et dont les conditions de l'obtention seront déterminées par voie de règlement grand-ducal, le présent projet de grand-ducal entend réglementer « *l'instauration et la détermination des modalités de délivrance du certificat de qualification pour les personnes conduisant les bâtiments utilisés **pour les besoins des services publics nationaux, par les forces armées**, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales **et celles œuvrant à l'entretien de la voie d'eau**, et les autres services d'urgence, ci-après désigné « patente de l'administration ».*

Ainsi, le présent projet de règlement grand-ducal entend réglementer la détermination des modalités de délivrance du certificat de qualification dans certaines hypothèses non-expressément prévues par l'article 14 du projet de loi n°7817.

Dans un souci de cohérence et de sécurité juridique, la Chambre de Commerce recommande par conséquent d'harmoniser le libellé des deux articles précités.

\*

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

---

3 L'article 1<sup>er</sup> du projet de règlement grand-ducal définit la « patente de l'administration » comme étant « *le certificat de qualification pour les personnes conduisant les bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux, par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales et celles œuvrant à l'entretien de la voie d'eau, et les autres services d'urgence* ».

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7817/02

**N° 7817<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI****relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(17.12.2021)

Par dépêche du 16 avril 2021, 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.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière, d'un tableau de concordance ainsi que du texte de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 que le projet de loi sous avis tend à transposer en droit national.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 21 juin 2021.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet vise à transposer la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE, qui entend supprimer les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre dans le domaine de la navigation intérieure à travers la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union, attestant les niveaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation.

Le texte de transposition se tient très étroitement au libellé de la directive, au point qu'une majorité des articles constituent une copie conforme des dispositions européennes qu'ils sont censés transposer, suivant, selon les auteurs, le principe « toute la directive, rien que la directive ».

Le Conseil d'État rappelle que chaque État membre est tenu de donner aux directives une exécution qui répond pleinement aux exigences de clarté et de certitude des situations juridiques imposées par l'Union européenne, dans l'intérêt des personnes concernées. À cette fin, les dispositions d'une directive doivent être mises en œuvre non seulement avec une force contraignante incontestable, mais également avec la spécificité, la précision et la clarté requises, afin que soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique. Lorsque la directive vise à créer des droits pour les particuliers, cette exigence requiert que les bénéficiaires soient mis en mesure de connaître la plénitude de leurs droits.

La reprise formelle et textuelle des dispositions d'une directive n'en constitue une transposition adéquate que si ces dispositions sont adaptées au contexte national.

Ainsi, les dispositions de la directive qui énoncent que « Les États membres veillent à... » prendre les mesures nécessaires ne peuvent pas être transposées en remplaçant simplement, comme se sont contentés de le faire les auteurs tout au long du dispositif, les termes « États membres » par la désignation de l'autorité administrative nationale compétente, mais exige que les auteurs de l'acte de

transposition formulent clairement les choix retenus pour satisfaire à l'obligation imposée par la directive. À défaut, la transposition des dispositions concernées est incomplète et le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Il y reviendra lors de l'examen des articles, étant entendu que l'intégralité des dispositions est à réexaminer par les auteurs sur base de ce qui précède.

De la même manière, à certains endroits de la loi en projet, les auteurs se sont bornés à recopier les dispositions de la directive (UE) 2017/2397 précitée, sans cependant procéder à une transposition nationale adaptée qui exige de désigner pour les besoins luxembourgeois l'autorité compétente. Cette désignation au niveau national est requise, en vertu de l'article 26 de la directive à transposer, et ceci pour les autorités citées aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 23 et 29 de la loi en projet. L'absence de désignation de l'autorité nationale compétente constitue une transposition incomplète de la directive, à laquelle le Conseil d'État doit s'opposer formellement.

De plus, notamment l'article 3, points 7 et 21 et l'article 29, paragraphe 2, alinéas 1<sup>er</sup> et 4, contiennent des références à l'« autorité compétente » susceptibles d'inclure non seulement des autorités d'autres États membres – pour lesquelles il y a lieu d'admettre une telle désignation générique – mais également l'autorité luxembourgeoise. Il conviendrait dès lors de désigner, à l'endroit des définitions, de manière expresse l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg, à savoir le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après le « ministre », qui délivre, renouvelle et retire les certificats de qualification de l'Union et qui est l'« autorité administrative » sous la responsabilité de laquelle sont organisés les examens.

Le Conseil d'État rappelle encore que, lorsque les dispositions de la directive imposent un niveau d'exigences « minimales », il ne convient pas, comme l'ont fait les auteurs tout au long du dispositif, de recopier dans l'acte national de transposition, que ces mêmes exigences « minimales » s'imposent sur le territoire national. Si les auteurs entendent s'en tenir au niveau d'exigences définies par la directive, il s'agit des exigences s'imposant au Luxembourg, et le terme « minimales » est à omettre. Si les auteurs entendent définir des exigences supplémentaires, elles sont alors à formuler clairement et limitativement. À défaut de l'une ou l'autre de ces options, la transposition opérée par les auteurs est incorrecte et le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il y reviendra lors de l'examen des articles, étant entendu que l'intégralité des dispositions est à réexaminer par les auteurs sur base de ce qui précède.

Dans le même ordre d'idées, lorsque la directive impose une exigence de qualification, comme par exemple des examinateurs qualifiés, il convient de définir en droit national ce qui constitue une qualification adéquate. À défaut, la transposition des dispositions concernées est incomplète et le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il y reviendra lors de l'examen des articles, étant entendu que l'intégralité des dispositions est à réexaminer par les auteurs sur base de ce qui précède.

Enfin, depuis la saisine du Conseil d'État le 16 avril 2021 est intervenue la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers. Il y a lieu de demander aux auteurs d'adapter la loi en projet afin de tenir compte des modifications introduites, la date d'échéance du délai de transposition correspondant à celle de la directive (UE) 2017/2397 précitée que la loi en projet sous avis entend transposer.

Le Conseil d'État observe que certaines dispositions de la directive (UE) 2017/2397 précitée ne font pas l'objet d'une transposition puisqu'elles ne sont pas opérationnelles au Luxembourg. À titre d'exemple, en ce qui concerne, à l'article 3, point 14, de la directive à transposer, la définition de la notion de « risque spécifique », celle-ci ne figure pas dans la loi en projet étant donné que, selon les auteurs, « la Moselle canalisée et la partie navigable de la Sûre ne sont pas considérées des voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ». Cette non-transposition peut être admise au regard de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui considère que la transposition d'une directive ne s'impose pas si elle « n'a pas d'objet pour des motifs géographiques »<sup>1</sup>.

\*

<sup>1</sup> CJUE, arrêt du 14 janvier 2010, Commission / République tchèque, C-343/08, points 39 à 42.

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article sous revue, en ce qu'il se borne à annoncer les objectifs de la loi en projet, est sans valeur normative et dès lors à omettre pour être superfétatoire. Les articles subséquents sont dès lors à renuméroter.

### *Article 2*

Sans observation.

### *Article 3*

L'article sous avis prévoit des définitions aux fins de la loi en projet, par transposition de l'article 3 de la directive (UE) 2017/2397 précitée.

Au point 7, n'y aurait-il pas lieu de prévoir que le certificat atteste le respect des exigences découlant de la directive (UE) 2017/2397 précitée, étant donné qu'une autorité compétente d'un autre État membre ne délivrera pas de certificat attestant la conformité aux exigences de la loi en projet ? En ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », il est renvoyé aux observations générales.

Au point 28, il n'y a pas lieu d'introduire une définition générique désignant l'ensemble des actes délégués ou d'exécution à adopter par la Commission européenne en vertu de la directive (UE) 2017/2397 précitée. Un renvoi général et indistinct aux normes adoptées ou à adopter par la Commission européenne ne peut être considéré comme assurant d'une façon suffisamment claire et précise la pleine application effective sur le territoire national de ces normes européennes. Un seul acte d'exécution a été adopté par la Commission européenne. Il s'agit du règlement d'exécution (UE) 2020/182 de la Commission du 14 janvier 2020 sur les modèles relatifs aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure, qui se trouve directement applicable au Luxembourg. Deux actes délégués ont été adoptés. Il s'agit d'une part du règlement délégué (UE) 2020/473 de la Commission du 20 janvier 2020 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord, d'applicabilité directe au Luxembourg, et d'autre part de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale. Seule la directive déléguée est à transposer au Luxembourg. Le renvoi général et imprécis du point 28 à l'ensemble des actes délégués et d'exécution ne saurait constituer une transposition adéquate de la directive déléguée (UE) 2020/12 à transposer, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Au vu du caractère technique de cette directive déléguée, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il y reviendra à l'article 27. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État exige la suppression du point 28.

Au point 21, en ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », il est renvoyé aux considérations générales.

Au point 29, il conviendrait de compléter la référence au « Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin » par une référence à la date et à l'auteur dudit règlement.

### *Articles 4 à 6*

Sans observation

### *Article 7*

Le paragraphe 3 entend reconnaître la validité au Luxembourg des certificats délivrés par un pays tiers, « sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397 ». Cependant, l'appréciation du respect de la procédure et des conditions énoncées par la directive n'appartient pas aux autorités nationales mais appartient à la Commission européenne. Une telle disposition ne transposant pas de manière correcte la directive, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Il demande aux auteurs d'énoncer au paragraphe sous revue que « Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers dont la reconnaissance a



été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. »

#### *Article 8*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), il ne convient pas de viser des « exigences minimales » à remplir, ceci pouvant laisser entendre que d'autres exigences sont susceptibles de s'appliquer. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ».

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), les termes « le cas échéant » sont à supprimer.

Le paragraphe 3 entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive qui énonce que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution. Cette disposition n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent par ailleurs établis par les articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, règlement qui se trouve d'applicabilité directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer la disposition sous examen soit de la modifier afin d'énoncer que les certificats de qualification sont établis sur base des modèles des articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

Les paragraphes 4 à 6 entendent déterminer la durée de validité des certificats de l'Union. Les termes « certificats de l'Union » peuvent indistinctement viser les certificats délivrés au Luxembourg ou ceux délivrés par les autorités compétentes d'autres États. Or, la loi en projet ne peut avoir pour effet de déterminer la validité des certificats de l'Union délivrés par le ministre. Les paragraphes sous revue sont à préciser en ce sens.

#### *Article 9*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, à deux reprises, le terme de « minimales » est à supprimer, pour ne viser que les « exigences » à respecter. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ».

#### *Articles 10 à 12*

Sans observation.

#### *Article 13*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les auteurs entendent transposer l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive. Ce faisant, ils se contentent de remplacer le terme de « directive » par celui de « loi », ce qui les conduit à énoncer que les « normes adoptées par la Commission européenne [...] en conformité avec les exigences énoncées à l'annexe II complètent la présente loi ». Une telle formulation se trouve doublement dénuée de sens et de fondement. Premièrement, comment des normes édictées par la Commission européenne pourraient-elles satisfaire aux exigences de l'annexe II de la loi ? Deuxièmement, il est inconcevable que des « normes adoptées par la Commission européenne », sans autre indication, viennent « compléter » le texte d'une disposition nationale. Le Conseil d'État porte à l'attention des auteurs que l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive a pour effet d'autoriser la Commission européenne à adopter des actes délégués afin de fixer les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes. En l'espèce, il s'agit de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée. Le renvoi indistinct aux normes adoptées par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition valable de la directive déléguée concernée au Luxembourg. Le Conseil d'État doit partant s'opposer formellement à la teneur du paragraphe 1<sup>er</sup>. Cependant, dans la mesure où cette directive déléguée définit des normes de compétence, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il convient alors que l'article en projet fasse ressortir clairement les dispositions européennes qui doivent faire partie intégrante de l'ordre juridique national, à savoir celles de l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2017/2397 précitée. Il est renvoyé, pour le surplus, aux observations sous l'article 27. Les mêmes observations s'imposent pour le paragraphe 4, et le Conseil d'État renvoie, de plus, aux considérations générales en ce qui concerne la mention d'exigences « minimales », comme constitutive d'une transposition incorrecte de la directive.

Au paragraphe 2, les auteurs ont une fois de plus recopié le texte de la directive sans l'adapter au contexte national. Comme énoncé aux considérations générales, l'indication selon laquelle « le ministre

veille à ce que » les personnes démontrent « le cas échéant » qu'elles satisfont aux normes de compétence ne constitue pas une transposition adéquate de la directive. Aux fins d'une transposition adéquate de la directive, il y a lieu d'imposer que ces personnes satisfassent effectivement à ces normes de compétence. Partant, les termes « le ministre veille à ce que » et « le cas échéant » sont à supprimer.

#### Article 14

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les auteurs qui entendent transposer l'article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive se sont une fois de plus contentés de remplacer les termes « Les États membres veillent » par ceux de « Le ministre veille ». Comme énoncé aux considérations générales, le Conseil d'État s'oppose formellement à une telle façon de procéder qui ne constitue pas une transposition adéquate de la disposition européenne au contexte national. Par ailleurs, le Conseil d'État s'interroge sur ce qu'il y a lieu d'entendre par l'organisation d'examen « sous la responsabilité du ministre ». Le Conseil d'État donne encore à observer qu'il ne suffit pas de prévoir que les examens sont réalisés par des examinateurs qualifiés aux fins de transposition adéquate de la directive et renvoie à cet égard à ses considérations générales : encore faut-il prévoir les conditions de qualification applicables à ces examinateurs. La même observation s'impose au paragraphe 5 en ce qui concerne l'exigence de superviseurs « qualifiés ». Le Conseil d'État rappelle à cet égard que l'exercice de la profession d'évaluateur ou de superviseur relève de la liberté du commerce et de l'exercice de la profession libérale, matières réservées à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État exige donc que la disposition sous revue prenne en compte ses observations qui précèdent.

Le paragraphe 3 entend transposer l'article 18, paragraphe 3, de la directive qui énonce que les modèles pour les certificats d'examen pratique sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution. Cette disposition n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent établis par ailleurs par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité qui se trouve d'applicabilité directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer le paragraphe sous examen soit de le modifier afin d'énoncer que les certificats sont établis sur base des modèles de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

Au paragraphe 6, il n'y a pas lieu d'énoncer que le ministre « veille » à ce que les examinateurs et superviseurs qualifiés ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts, mais il y a lieu d'imposer de manière péremptoire que ces personnes ne se trouvent pas en situation de conflit d'intérêts. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive.

Au paragraphe 7, alinéa 2, il est prévu que siègent au sein de la commission d'examen des « représentants des représentants du secteur de la navigation intérieure ». S'il s'agit d'une erreur matérielle, elle est à redresser.

D'après le paragraphe 7, alinéa 4, une indemnité à octroyer aux membres de la Commission est fixée par le Gouvernement en conseil. Or, la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire<sup>2</sup>. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Le Conseil d'État observe que les paragraphes 9 et 10 dépassent le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397 précitée à transposer tel que fixé par son article 2, paragraphe 2, lettre c)<sup>3</sup>, en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ». La lecture de ces dispositions suscite les interrogations suivantes : quels sont précisément les services chargés du maintien de l'ordre public ? Quel est le « certificat d'habilitation » visé par la disposition sous revue et qui se trouve ainsi mentionné pour la première fois au dispositif de la loi en projet ? Quelles sont les conditions d'obtention de ce « certificat d'habilitation » et quelle est « l'autorité supérieure » chargée

<sup>2</sup> Cour constitutionnelle, 6 mars 1998, arrêt n° 1/98 et 18 décembre 1998, arrêts n°s 4/98, 5/98 et 6/98 (Mém. A – n° 19 du 18 mars 1998, p. 254 et n° 2 du 18 janvier 1999, pp. 15 à 17).

<sup>3</sup> « 2. La présente directive ne s'applique pas aux personnes: [...]

c) intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence. »

de les délivrer ? Au vu de ces incertitudes, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 9 pour cause d'insécurité juridique.

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification nationale. Si les personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Or, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution prévoit que « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. » Selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « dans les matières réservées par la Constitution à la loi, l'essentiel du cadrage normatif doit résulter de la loi, y compris les fins, les conditions et les modalités suivant lesquelles des éléments moins essentiels peuvent être réglés par des règlements et arrêtés pris par le Grand-Duc. »<sup>4</sup>

En l'espèce, à moins que les modalités et conditions d'obtention visées par le paragraphe 10, lettres a), b), d) et f), ne se limitent aux conditions et modalités de pure procédure, les dispositions en question n'encadrent pas suffisamment les modalités de mise en œuvre à prévoir dans le règlement grand-ducal d'exécution<sup>5</sup>. De ce fait, le Conseil d'État devra, dans l'hypothèse où les personnes visées interviennent à titre commercial ou libéral, s'y opposer formellement pour violation de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

#### *Article 15*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la première phrase confère le pouvoir au ministre d'établir de manière générale et impersonnelle le programme de formation. Il s'agit d'un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire. À cet égard, il est souligné que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire<sup>6</sup>. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

En outre, la portée du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue, traitant des programmes de formation, est difficilement intelligible, étant donné que la loi en projet se borne à reprendre littéralement l'article 19 de la directive à transposer en remplaçant les termes « États membres » par le terme « ministre ».

Ainsi, il y a lieu de s'interroger si la première phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> est à comprendre comme visant les programmes de formation à dispenser sur le territoire du Luxembourg, tandis que la seconde phrase, tout comme l'alinéa 2, viserait des programmes de formation établis dans d'autres États membres. Il faut toutefois noter que la seconde phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> se réfère, en renvoyant à « ces programmes de formation », à ceux que le ministre peut établir, en vertu de la première phrase, au Luxembourg. Dans cette lecture, la seconde phrase serait incompréhensible, étant donné qu'elle prévoit en essence que le ministre veille à ce que l'autorité compétente luxembourgeoise – le ministre – approuve les programmes de formation. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, pour transposition incorrecte de la directive.

Par ailleurs, à l'alinéa 2, le renvoi à une « norme de qualité nationale ou internationale » est insuffisamment précis. Cette observation vaut également pour la référence à un « système de normes de qualité » à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi en projet.

Au paragraphe 3, il n'y a pas lieu de prévoir que le « ministre reconnaît tout diplôme », mais que « tout diplôme est reconnu ».

4 Cour constitutionnelle, 7 décembre 2018, arrêt n° 141/18 (Mém. A – n° 1127 du 13 décembre 2018).

5 Voir le projet de règlement grand-ducal portant instauration et détermination des modalités de délivrance des titres de qualification pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins des services publics nationaux ; et portant modification du règlement grand-ducal du 11 septembre 2020 fixant le programme, la durée et les modalités de contrôle des connaissances de la formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales en matière de navigation fluviale ; et portant abrogation : – du règlement grand-ducal du 30 décembre 1992 portant application de la directive N° 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ; – du règlement grand-ducal du 17 mars 1998 relatif aux certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure (CE n° 60.610).

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

### Article 16

En ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, l'institution d'un régime d'agrément est susceptible de constituer une entrave à la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution<sup>7</sup>. Les matières réservées à la loi étant soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, ce dernier doit, en vertu de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, inscrire dans la loi les fins, conditions et modalités des mesures à prendre. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> renvoie aux normes que le simulateur doit respecter aux fins de son agrément et renvoie de manière indistincte aux normes établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. Or, l'article 21 de la directive 2017/2397 que l'article sous examen vise à transposer énonce que ces normes sont fixées par actes délégués. Ces normes sont fixées par l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée et sont donc à transposer en droit national. Le renvoi indistinct aux normes établies par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition de la directive en question. Pour cette raison, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour défaut de transposition de la directive déléguée. Dans la mesure où il s'agit de normes techniques, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence, à condition qu'il soit fait précisément référence à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Il est renvoyé, pour le surplus, aux observations sous l'article 27, qui traite de la transposition de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée qui prévoit des critères relatifs à l'agrément de simulateurs.

Le paragraphe 3 énonce que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue. Une telle disposition est dénuée de sens. Dans la mesure où il s'agit de transposer l'article 21, paragraphe 3, de la directive 2017/2397, le paragraphe 3 doit énoncer que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397. Le paragraphe 3 est à corriger en ce sens, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

Au paragraphe 6, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales quant à l'emploi des termes « le ministre veille » et la transposition incorrecte de la directive.

De manière générale, le Conseil d'État se demande comment le ministre est outillé pour agréer les simulateurs. Un organisme d'habilitation ou de certification devra-t-il intervenir ?

### Article 17

Le Conseil d'État ne comprend pas comment le paragraphe 2, alinéa 2, relatif à la navigation sur des sections dans des pays tiers pourrait s'appliquer au Luxembourg.

Le paragraphe 4 vise à transposer l'article 22, paragraphe 4, de la directive 2017/2397, qui énonce que la Commission européenne adopte des actes d'exécution établissant des modèles de livrets de service et de livres de bord. Cette disposition n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Par ailleurs, les modèles en question sont établis par les articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, qui se trouve d'applicabilité directe. Partant, le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 4 ou sa modification afin d'énoncer que les livrets de service et livres de bord sont établis suivant les modèles des articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

Le paragraphe 5 procède à nouveau à un recopiage de l'article 22, paragraphe 6, avec remplacement des termes « les États membres veillent » par ceux de « le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation ». Or, il y a lieu de se demander comment les auteurs entendent s'assurer en pratique que le ministre veille à une telle obligation. Le Conseil d'État renvoie une fois de plus à ses

<sup>7</sup> Avis n° 53.094 du Conseil d'État du 26 mars 2019 sur le projet de règlement grand-ducal portant exécution de l'article 8-1 du Code de procédure pénale et fixant la procédure d'agrément aux fonctions de facilitateur en justice restaurative ; avis n°s 49.273, 45.930 et 46.280 du Conseil d'État du 5 juillet 2011 sur le projet de loi portant – introduction de la médiation civile et commerciale dans le Nouveau Code de procédure civile ; – transposition de la Directive 2008/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 sur certains aspects de la médiation en matière civile et commerciale ; – et modification de la loi modifiée du 10 août 1991 sur la profession d'avocat, sur la proposition de loi portant introduction de la médiation civile et commerciale dans le Nouveau Code de Procédure Civile et sur le projet de loi portant réforme du divorce, doc. parl. n°s 6272/5, 4969/3 et 5155/9, p. 6.

considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » comme n'étant pas de nature à assurer une transposition correcte de la directive.

#### *Article 18*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'exigence de délivrance du certificat médical par un « médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale » provient de l'article 23, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive. Toutefois, qu'implique le terme « reconnu » au niveau national ? S'agit-il d'un médecin « reconnu » au sens du règlement grand-ducal du 10 juillet 2011 fixant la liste des spécialités en médecine et médecine dentaire reconnues au Luxembourg ? Sinon, s'agit-il d'une reconnaissance au cas par cas, à travers un régime d'agrément ? Si tel est le cas, il est renvoyé aux développements relatifs au régime d'agrément à l'endroit de l'article 16 de la loi en projet.

Le paragraphe 6 entend transposer l'article 23, paragraphe 6, de la directive 2017/2397 qui habilite la Commission européenne à prendre des actes délégués afin de fixer les normes d'aptitude médicale. Ce renvoi général et imprécis aux normes de la Commission européenne n'est pas de nature à assurer la transposition de la directive déléguée en question, raison pour laquelle le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il rappelle à nouveau qu'il pourrait se satisfaire d'une transposition par référence et qu'il soit énoncé que les normes d'aptitude médicale sont fixées par l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

#### *Article 19*

Aux termes de l'article 6 du règlement général sur la protection des données la licéité du traitement dans le secteur public est vérifiée si le traitement est nécessaire au respect de l'obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique. Dans cette logique, il ne s'impose pas de donner à chaque traitement de données une base spécifique légale ou réglementaire. En ce qui concerne les principes et conditions du traitement, le règlement s'applique. Certes, l'article 6, paragraphe 3, du règlement n'exclut pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous rubrique ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, à l'exception de la désignation du responsable de traitement, le Conseil d'État est d'avis que l'article sous examen, à l'exception du paragraphe 2, est superfétatoire et demande sa suppression. Si les auteurs entendent toutefois maintenir la disposition sous revue, le Conseil d'État se doit d'émettre les observations qui suivent.

Le paragraphe 2 désigne le ministre comme responsable du traitement conformément à l'article 4, point 7), du règlement général sur la protection des données. Cependant, le Conseil d'État s'interroge sur le sens à donner à la deuxième phrase qui énonce que le ministre « peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère ». Outre que la fonction publique ne comprend plus de membres du cadre supérieur ou moyen, qu'y a-t-il lieu d'entendre par « faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent » ? S'il s'agit de viser les devoirs inhérents à tout fonctionnaire placé sous l'autorité de son ministre, la disposition est superfétatoire et est à supprimer. En revanche s'il s'agit de désigner un sous-traitant au sens de la loi à l'article 4, point 8), du règlement général sur la protection des données, celui-ci est à désigner clairement. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement à la disposition critiquée pour insécurité juridique.

Toujours au paragraphe 2, le Conseil d'État s'interroge sur le sens à donner à la troisième phrase qui habilite « à avoir accès aux données » les seules « personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles ». Quelles sont les personnes visées ? Cette imprécision étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue.

Le Conseil d'État est d'avis que le paragraphe 3, donnant accès au ministre aux fichiers et registres, est superfétatoire au vu des lois et règlements encadrant ces fichiers et registres. Il en demande par conséquent la suppression.

#### *Article 20*

En ce qui concerne, au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 6 et au paragraphe 2, l'alinéa 2, il y a lieu soit de supprimer les dispositions sous revue soit de les modifier afin d'énoncer que les informations contenues



par les livrets et les caractéristiques des bases de données respectent les exigences du règlement délégué (UE) 2020/473.

Au paragraphe 3, les termes « le ministre s'assure » sont à supprimer afin d'ériger clairement la disposition en obligation.

#### *Article 21*

En ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, il est renvoyé aux observations à l'endroit de l'article 15 de la loi en projet.

Au paragraphe 2, il est relevé que la directive impose aux États membres de définir clairement les objectifs de formation et les normes de compétences ainsi que les niveaux de connaissances et aptitudes nécessaires. La disposition sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 27, paragraphe 2, de la directive, reproduction littérale qui ne permet toutefois pas d'en assurer une transposition adéquate. Il convient en effet de déterminer avec précision dans la loi en projet ces objectifs, normes et niveaux. Il en est de même pour le paragraphe 3. Dès lors, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incomplète de la directive et exige que les dispositions sous revue soient modifiées conformément à ses observations.

#### *Article 22*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive. Il exige que la transposition de l'article 28, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397 soit adaptée au contexte national, pour écrire : « (1) Les organismes indépendants évaluent [...] ».

Le paragraphe 2, en ce qu'il constitue une copie conforme de l'article 28, paragraphe 2, de la directive à transposer, est inintelligible, étant donné que l'autorité compétente concernée, à l'information de laquelle le ministre est censé veiller, est le ministre lui-même. Le Conseil d'État renvoie dès lors à ses considérations générales et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive.

#### *Article 23*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, qui entend transposer l'article 29, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive (UE) 2017/2397 précitée en matière de prévention de fraude et de pratiques illégales, quelles sont les « mesures appropriées » dont la loi en projet se propose de charger le ministre et les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi en projet ? Ces mesures s'entendent-elles seulement comme étant l'accès aux registres et des contrôles ? Ou s'agit-il d'autres mesures susceptibles de constituer des mesures à caractère réglementaire, en ce qu'elles s'adressent à la généralité du public ? La loi ne saurait investir ni les membres du Gouvernement, ni les agents précités, d'un pouvoir réglementaire<sup>8</sup>. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous revue.

Au paragraphe 2, la deuxième phrase, qui énonce que le ministre respecte les principes de la protection des données prévues par le règlement général sur la protection des données, est superflète et est à supprimer.

#### *Article 24*

Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Celle-ci dispose dans son article 11 que « [l]es contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation sont punies d'une amende de 25 à 12.500 euros, sans que celle-ci puisse toutefois être supérieure à la contre-valeur en francs luxembourgeois, au jour de la décision judiciaire, de 2.500 Droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international. » Au vu de la teneur de l'article 11 en question, le Conseil d'État demande de supprimer la référence à la loi, et de définir les peines précisément.

Par ailleurs, concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé à l'alinéa sous revue. Il en est ainsi

<sup>8</sup> Cour const., arrêt du 6 mars 1998, n° 1/98, et arrêts du 18 décembre 1998, n°s 4/98, 5/98 et 6/98 (Mém. A n° 19 du 18 mars 1998, p. 254 et n° 2 du 18 janvier 1999, pp. 15, 16 et 17).

de l'article 8, paragraphes 2, 4, 5, 6, de l'article 17, paragraphe 5 et de l'article 18, paragraphes 3 et 4.

En effet, à l'article 8, paragraphe 2, qui prévoit que « [l]e ministre délivre des certificats de qualification de l'Union après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré », à supposer que le demandeur est à identifier comme étant l'auteur de l'infraction, et que la falsification de documents se trouve incriminée à l'article 24, paragraphe 2, le demandeur serait-il sanctionné pour avoir fourni des documents dont la validité est échue ? Sinon, les faits incriminés résident-ils dans la possession d'un autre certificat en cours de validité ?

Quel est le comportement incriminé à l'article 8, paragraphe 4, qui dispose que « [l]a validité du certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 18 », et aux paragraphes 5 et 6 subséquents, qui prévoient également une simple échéance de validité ? S'agirait-il de l'utilisation des documents après cette échéance ?

À l'article 17, paragraphe 5, il est prévu que « [l]e ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique. » Est-il ici incriminé le fait pour les membres de l'équipage et les bâtiments de ne pas posséder un livre unique ?

À l'article 18, paragraphes 3 et 4, qui prévoient qu'« [à] partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans » et que « [l]es employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6 », l'infraction consiste-t-elle dans l'omission ou le refus du contrôle médical ?

Le principe de la légalité de la peine, tel que consacré par l'article 14 de la Constitution, a comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination. En effet, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « le principe de la légalité de la peine implique la nécessité de définir dans la loi les éléments constitutifs des infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés »<sup>9</sup>. Étant donné que les dispositions précitées sont entachées d'une indétermination quant aux éléments constitutifs des infractions, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue qui contrevient au principe de la spécification de l'incrimination.

#### *Article 25*

En ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État rappelle que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune de ces qualités, d'autre part. L'emploi des termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale » dans une disposition ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la police.

Le même article définit encore les membres du cadre policier et les membres du cadre civil du Service de police judiciaire de la Police grand-ducale, qui ont la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire. L'article 18 de cette loi, tout comme les articles 11 et 13 du Code de procédure pénale, leur attribuent une compétence générale en matière de police judiciaire et déterminent leurs pouvoirs. Point n'est donc besoin, ni même indiqué, de leur conférer, de manière ponctuelle, cette compétence ou des pouvoirs en la matière dans d'autres lois, au risque de semer la confusion quant à leurs missions.

Le Conseil d'État demande que soit précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par « insigne distinctif ».

<sup>9</sup> Cour constitutionnelle, 6 juin 2018, arrêt n° 138/18 (Journal officiel N° 459 du 8 juin 2018).

*Article 26*

Sans observation.

*Article 27*

L'article sous revue vise, selon les auteurs, à transposer les articles 31 à 34 de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui traitent des actes délégués et d'exécution à adopter par la Commission européenne. La disposition sous revue n'opère toutefois ni transposition par référence, ni transposition dynamique de ces normes, étant donné qu'une référence exacte aux actes en cause fait défaut. Le Conseil d'État rappelle à nouveau qu'un renvoi indistinct et imprécis à ces normes n'est pas de nature à en assurer l'application ou la transposition sur le territoire national.

Comme observé à l'endroit de l'article 3, point 28, seule la directive déléguée (UE) 2020/12 doit faire l'objet d'une transposition, la référence exacte aux règlements européens aux endroits qui entendent y renvoyer étant suffisante. Cette directive, en ce qu'elle n'a encore été transposée en droit luxembourgeois par aucun texte, peut faire l'objet, à l'article sous revue, d'une transposition par référence. Celle-ci consiste à déclarer applicable dans l'ordre interne une directive dans son intégralité ou en partie par simple renvoi au Journal officiel de l'Union européenne, dans la mesure où ses dispositions prévoient des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Cette manière de procéder permet également de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui exige que « [l]es États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés ».

*Articles 28 à 32*

Sans observation.

*Annexes*

Les annexes de la loi en projet constituent des copies conformes à celles de la directive à transposer.

La note générale selon laquelle « Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397 » est un procédé inadmissible de transposition. Le Conseil d'État renvoie à ses nombreuses observations quant aux modes de transposition des directives.

À l'annexe I, point 1.1., à quelle disposition de la loi en projet l'exigence pour l'homme de pont d'« avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales » se réfère-t-elle ?

Enfin, une transposition dynamique est à prévoir pour l'annexe IV de la loi en projet, reprenant l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, susceptible d'être modifiée par acte délégué de la Commission européenne en vertu de l'article 32 de la directive à transposer afin d'y introduire le renvoi aux, et la date d'entrée en application des normes CESNI.

\*



## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### *Observations générales*

Le dispositif de la loi en projet est à subdiviser en chapitres, subdivisés en sections.

Lorsque pour le groupement des articles il est recouru exclusivement à des chapitres, ceux-ci tout comme, le cas échéant, les sections afférentes sont numérotés en chiffres arabes. En outre, pour ce qui est du groupement d'articles sous forme de chapitres ou de sections, les intitulés de ceux-ci sont à faire précéder de tirets et se terminent sans points finaux. Par ailleurs, les intitulés des groupements d'articles ne sont pas à rédiger en lettres majuscules. À titre d'exemple, l'intitulé du chapitre 1<sup>er</sup> se lira dès lors comme suit :

« **Chapitre 1<sup>er</sup> – Objet, champ d'application et définitions** ».

Les articles sont à citer sous la forme abrégée « Art. ». L'indication des articles est mise en caractères gras et suivi d'un point, pour écrire :

« **Art. 1<sup>er</sup>. Objet**

[...].

**Art. 2.** [...].

**Art. 3.** [...].

[...] ».

La subdivision de l'article se fait en alinéas, ou en paragraphes. Les paragraphes se distinguent par un chiffre arabe, placé entre parenthèses : (1), (2), ... Les subdivisions complémentaires en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>, ..., elles-mêmes éventuellement subdivisées en lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), ... à nouveau subdivisées, le cas échéant, en chiffres romains minuscules i), ii), iii), ..., sont utilisées pour caractériser des énumérations. Par ailleurs, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément commence par une minuscule et se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Dans cette hypothèse, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Lorsqu'on se réfère au premier article, paragraphe ou alinéa, ou au premier groupement d'articles, les lettres « er » sont à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « 1<sup>er</sup> ». Toutefois, la référence à un premier point s'écrit « point 1 » sans l'ajout des lettres « er » en exposant.

Il y a lieu d'écrire systématiquement « Union européenne » et « Commission européenne ».

Lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur. Partant, il faut écrire, à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre e), « directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses ». Aux occurrences suivantes, il peut être exceptionnellement recouru aux termes « directive 2008/68/CE précitée ». Cette observation vaut également pour la citation de la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE et du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, groupement d'articles, article, paragraphe, point ou alinéa, à l'exception des cas où l'emploi du terme « présent » peut s'avérer nécessaire dès lors que son omission peut être de nature à introduire un doute au sujet de l'acte visé, et plus particulièrement lorsque plusieurs actes sont visés à un même endroit.

Il y a lieu d'écrire systématiquement « Grand-Duché de Luxembourg ».

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates.

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

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 23 « l'article 25<sub>2</sub> paragraphe 1<sup>er</sup><sub>2</sub> ».

Lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision (a), b), c), ...), il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre référée, et non le terme « point ».

#### *Préambule*

Aux projets de loi le préambule est à omettre. Contrairement aux projets de règlement ou d'arrêté, qui doivent obligatoirement être munis d'un préambule, il y a lieu d'en faire abstraction dans les projets de loi. Le préambule est seulement ajouté au même moment que la suscription et la formule de promulgation.

#### *Article 3*

En raison du nombre élevé de définitions, il est préconisé de faire suivre les définitions dans l'ordre alphabétique.

L'article sous avis relatif aux définitions est à introduire de la manière suivante :

##### « Art. 3. Définitions

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

1° « ... » : ... ;

2° « ... » : ... ;

3° « ... » : ... ;

[...]. »

Au point 8, subsidiairement à l'observation relative à l'article 2 ci-avant, le terme « loi » est à remplacer par le terme « directive ». Cette observation vaut également pour l'article 29, paragraphe 4.

#### *Article 4*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu d'écrire le terme « Sûre » correctement.

#### *Article 8*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, le terme désignant une attribution ministérielle prend une majuscule, pour écrire « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, l'article défini « le » ne doit pas faire partie de la forme abrégée qu'il s'agit d'introduire.

#### *Article 10*

À la lettre a), le renvoi à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre d), est erroné et à revoir.

#### *Article 12*

Les termes « de la loi » figurant *in fine* sont à supprimer, car superfétatoires.

#### *Article 13*

Au paragraphe 3, lettre d), le point i. est à ériger en alinéa 2 du même paragraphe.

#### *Article 14*

Au paragraphe 7, alinéa 4, il convient d'écrire « Gouvernement en conseil ».

Au paragraphe 9, alinéa 2, les termes « alinéa précédent » sont à remplacer par les termes « alinéa 1<sup>er</sup> ».

#### *Article 19*

Le paragraphe 3 est à reformuler de la manière suivante :

« (3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :

1° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, le registre national des personnes morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des

personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial suivantes :

- a) dénomination ;
  - b) forme juridique ;
  - c) numéro d'identité ;
  - d) sège social ;
  - e) date de dissolution.
- a) 2° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, le registre national des personnes physiques créé par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle suivantes : nom et prénoms ;
- b) numéro d'identification national ;
  - c) nationalité ;
  - d) pays de résidence.
- a) 3° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, afin d'obtenir les informations des entreprises de transport fluvial suivantes : désignation commerciale ;
- b) forme juridique ;
  - c) adresse de l'établissement ;
  - d) adresses des représentants légaux ;
  - e) autorisations d'établissement. »

#### *Article 21*

Au paragraphe 2, il y a lieu de s'en tenir à la terminologie de la directive à transposer en ayant recours au subjonctif. Cette observation vaut également pour l'article 22, paragraphe 2.

Au paragraphe 3, le terme « et » est à omettre à l'avant-dernier élément de l'énumération, comme étant superfétatoire.

#### *Article 24*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, il convient d'ajouter une virgule après les termes « paragraphes 3 et 4 ».

Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État signale qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 12 000 euros ».

Au paragraphe 3, alinéa 3, il faut écrire « visée à la première ou deuxième phrase ».

#### *Article 25*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État préconise l'utilisation des dénominations en vigueur au moment de l'élaboration du texte. Ainsi, les termes « Code d'instruction criminelle » sont à remplacer par ceux de « Code de procédure pénale ».

Au paragraphe 2, alinéas 2 et 3, le Conseil d'État relève que les juridictions prennent une majuscule au premier substantif. Il faut donc écrire « Tribunal d'arrondissement de Luxembourg ».

#### *Article 26*

Le Conseil d'État propose de subdiviser l'article sous examen en paragraphes.

#### *Article 27*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État propose de reformuler la première partie de phrase de la manière suivante :

« (1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18 et 20 s'appliquent [...]. »

*Article 28*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, phrase liminaire, il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi il faut écrire « L'article 4<sup>quater</sup>, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 [...] », et non pas « Le quatrième alinéa de l'article 4<sup>quater</sup> de la loi modifiée du 28 juillet 1973 [...] ».

Le paragraphe 2 est à supprimer, en raison du caractère dynamique des références. En effet, les dispositions auxquelles il est renvoyé s'appliquent en tenant compte des modifications pouvant intervenir dans le futur, voire d'un éventuel remplacement de l'acte visé.

*Article 29*

Le Conseil d'État constate que l'article sous examen comprend deux paragraphes portant le numéro 4. La numérotation est dès lors à revoir.

Au deuxième paragraphe 4, le Conseil d'État constate que les auteurs se réfèrent à la loi 96/50/CE. Or un tel acte n'existe pas et il y a lieu de revoir la référence en question. En tout état de cause, le Conseil d'État rappelle que la référence à une directive européenne est à proscrire et préconise de se référer à l'acte national de transposition.

*Article 30 (31 selon le Conseil d'État)*

Le Conseil d'État précise que l'article relatif à l'introduction d'un intitulé de citation doit précéder les dispositions relatives à l'entrée en vigueur. Partant, l'ordre des articles 30 et 31 est à inverser.

*Article 31 (30 selon le Conseil d'État)*

Le Conseil d'État propose de conférer à l'article relatif à l'introduction d'un intitulé de citation la teneur suivante :

« **Art. 30. Intitulé de citation**

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante :

« loi du ... relative [...] ». »

*Article 32*

Contrairement aux règlements grand-ducaux, les lois ne comportent pas de formule exécutoire et il y a lieu de faire abstraction de l'article sous examen.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 17 décembre 2021.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7817/03

N° 7817<sup>3</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (30.3.2022).....	1
2) Texte coordonné.....	29
3) Annexes.....	49

\*

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

(30.3.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'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 10 mars 2022.

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 3*

La commission propose de modifier l'article 3 du projet de loi comme suit :

« Article 3 »

**Art. 3. Définitions**

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

- 1) 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2) 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3) 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4) 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;

- ~~5)~~ 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- ~~6)~~ 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- ~~7)~~ 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- ~~8)~~ 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- ~~9)~~ 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- ~~10)~~ 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- ~~11)~~ 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- ~~12)~~ 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- ~~13)~~ 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- ~~14)~~ 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- ~~15)~~ 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- ~~16)~~ 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- ~~17)~~ 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- ~~18)~~ 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- ~~19)~~ 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- ~~20)~~ 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- ~~21)~~ 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;



- ~~22)~~ 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- ~~23)~~ 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- ~~24)~~ 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;
- ~~25)~~ 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- ~~26)~~ 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- ~~27)~~ 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- ~~28)~~ 28° « normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;
- ~~28)~~ 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « **examineur qualifié** », un examineur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il effectue ;
- 30° « **superviseur qualifié** », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° « **autorité compétente** », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». »

#### *Commentaire de l'amendement 1*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande si au point 7, il n'y aurait pas lieu de prévoir que le certificat atteste le respect des exigences découlant de la directive (UE) 2017/2397 précitée, étant donné qu'une autorité compétente d'un autre État membre ne délivrera pas de certificat attestant la conformité aux exigences de la loi en projet. En ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie à ses observations générales.

En outre, le Conseil d'État estime qu'au point 28, il n'y a pas lieu d'introduire une définition générique désignant l'ensemble des actes délégués ou d'exécution à adopter par la Commission européenne en vertu de la directive (UE) 2017/2397. Le renvoi général et imprécis du point 28 à l'ensemble des actes délégués et d'exécution ne saurait constituer une transposition adéquate de la directive déléguée (UE) 2020/12 à transposer, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Au vu du caractère technique de cette directive déléguée, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il y reviendra à l'article 27. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État exige la suppression du point 28.

Au point 21, en ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie aux considérations générales.

Au point 29, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de compléter la référence au « Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin » par une référence à la date et à l'auteur dudit règlement.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État dans l'article 3 et dans les « considérations générales », la commission propose de supprimer la définition sous 28) et d'insérer des définitions nouvelles sous les points 29) à 31) pour les « examineurs qualifiés », « superviseurs qualifiés » et « autorité compétente », les termes étant utilisés de manière générique notamment à l'article 3, points 7 et 21 et à l'article 30 (nouveau) concernant les dispositions transitoires.

*Amendement 2 – Article 6*

La commission propose de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

« Article 6**Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs ~~doivent être~~ sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 9 8 lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- a) 3° ils naviguent au radar ;
- b) 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- e) 5° ils conduisent de gros convois. »

*Commentaire de l'amendement 2*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de l'article 6.

La commission parlementaire propose de remplacer le renvoi à l'article 9 par le renvoi à l'article 8, étant donné qu'il s'agit d'un renvoi erroné.

En outre, la commission propose de rajouter l'obligation de disposer, le cas échéant, de deux autorisations spécifiques, à savoir l'autorisation spécifique de naviguer sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, ainsi que l'autorisation spécifique de navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

En effet, l'amendement au niveau de l'article 6 est devenu nécessaire parce qu'il s'agit d'une disposition générale opposable à tous les conducteurs circulant sur les voies d'eau fluviales européennes et puisque l'autorité compétente luxembourgeoise, i.e. le ministre ayant les transports dans ses attributions, devra reprendre sur les certificats de qualification émis par le Luxembourg les autorisations spécifiques – également celles non évaluées ni existantes sur le réseau fluvial luxembourgeois – évaluées et délivrées par d'autres Etats-membres, vu qu'il s'agit de certificats de qualification de l'Union ayant la qualité de titre de l'Union européenne.

*A contrario*, le Luxembourg pourrait se voir reprocher une transposition incorrecte de la directive, à l'instar des procédures d'infractions de la Commission européenne n°2020/2303 et n°2020/2311 ayant pour objet la non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ou la non-conformité du droit national au droit européen a été relevée *ex post*.

Cet amendement rend également nécessaire un amendement à l'endroit de l'article 10.

*Amendement 3 – Article 7*

La commission propose de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« Article 7**Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré ~~conformément aux règles nationales d'un pays tiers~~ par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ~~prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi~~ **ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397**, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ~~sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.~~ »

#### *Commentaire de l'amendement 3*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 entend reconnaître la validité au Luxembourg des certificats délivrés par un pays tiers, « sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397 ». La Haute Corporation estime cependant que l'appréciation du respect de la procédure et des conditions énoncées par la directive n'appartient pas aux autorités nationales mais appartient à la Commission européenne. Une telle disposition ne transposant pas de manière correcte la directive, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Par conséquent, le Conseil d'État demande d'énoncer au paragraphe sous revue que « Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. »

La commission parlementaire a décidé de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit du paragraphe 3 en reprenant la proposition de texte de la Haute Corporation tout en incorporant l'amendement requis par la directive modificative « **ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397** ».

En effet, la directive modificative 2021/1233 du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers reconnus bi- ou multilatéralement par d'autres États-membres de l'Union européenne.

Cet amendement vise à permettre que des navigateurs, disposant actuellement de titres reconnus par des accords bilatéraux ou multilatéraux (notamment au niveau rhénan) pourront continuer à naviguer avec ces titres pendant une durée maximale de dix ans sur les voies d'eau intérieures de l'Union (y compris la Moselle et la partie navigable de la Sûre). Ceci n'est le cas que pour les titres qui ont été échangés par ces États dans des certificats de l'Union conformément à la directive 2017/2397, car prévoyant des exigences identiques.

Le point 2) de la directive modificative 2021/1233 n'est pas transposé au Luxembourg, car il est sans objet vu que le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral en matière de reconnaissance de certificats de qualification de pays tiers.

#### *Amendement 4 – Article 9*

La commission propose de modifier l'article 9 du projet de loi comme suit :

#### « Article 9

#### **Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- a) 1<sup>o</sup> leur identité ;
- b) 2<sup>o</sup> qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- e) 3<sup>o</sup> qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils res-

pectent les exigences ~~minimales~~ applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3~~. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3~~, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 56. »

#### *Commentaire de l'amendement 4*

Suite à la suppression du paragraphe 3 de l'article 8 du projet de loi, qui entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive énonçant que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution, suppression telle que suggérée par le Conseil d'État, ayant estimé dans son avis du 17 décembre 2021 que cette disposition n'est pas à transposer, il y a également lieu de supprimer la référence audit paragraphe 3 dans l'article sous examen.

#### *Amendement 5 – Article 10*

La commission propose de modifier l'article 10 du projet de loi comme suit :

#### *« Article 10*

#### **Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

- a) 1° pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point ~~b)~~ 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a), c) et d)~~ 1° et 3°, aient été soumises ;
- b) 2° pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a) et b)~~ 1° et 2°, aient été soumises. »

#### *Commentaire de l'amendement 5*

Suite à l'amendement apporté à l'article 6, certains renvois devront être corrigés.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État constate qu'à la lettre a), le renvoi à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre d), est erroné et à revoir. La commission a décidé de donner suite à cette remarque.

#### *Amendement 6 – Article 13*

La commission propose de modifier l'article 13 du projet de loi comme suit :

#### *« Article 13*

#### **Art. 13. Evaluation des compétences**

(1) ~~Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi.~~ Les normes relatives aux compétences et aux

**connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.**

(2) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, ~~le cas échéant,~~ qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- a) 1<sup>o</sup> sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- b) 2<sup>o</sup> dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

- a) 1<sup>o</sup> un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- b) 2<sup>o</sup> une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- c) 3<sup>o</sup> un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- d) 4<sup>o</sup> un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

i. Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1<sup>o</sup> a) et 2<sup>o</sup> b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3<sup>o</sup> c) et 4<sup>o</sup> d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences ~~minimales~~ relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique ~~sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~ **peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.** »

#### *Commentaire de l'amendement 6*

Dans son avis du 17 décembre 2021, concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État remarque que le renvoi indistinct aux normes adoptées par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition valable de la directive déléguée concernée au Luxembourg. La Haute Corporation doit partant s'opposer formellement à la teneur du paragraphe 1<sup>er</sup>. Cependant, dans la mesure où cette directive déléguée définit des normes de compétence, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il convient alors que l'article en projet fasse ressortir clairement les dispositions européennes qui doivent faire partie intégrante de l'ordre juridique national, à savoir celles de l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2017/2397 précitée. Il est renvoyé, pour le surplus, aux observations sous l'article 27. Les mêmes observations s'imposent pour le paragraphe 4, et le Conseil d'État renvoie, de plus, aux considérations générales en ce qui concerne la mention d'exigences « minimales », comme constitutive d'une transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État et de lui permettre de lever ses oppositions formelles, la commission propose de remplacer au paragraphe 1<sup>er</sup> la phrase « Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. » par « Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. ».

Dans le même ordre d'idées, la commission propose au paragraphe 4 de remplacer le bout de phrase « sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. » par « sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles

que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. »

*Amendement 7 – Article 14*

La commission propose de modifier l'article 14 du projet de loi comme suit :

« ~~Article 14~~

**Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup> a), soient organisés ~~sous sa responsabilité par le ministre~~. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

~~(3) Les modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

~~(4)~~ (3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

~~(5)~~ (4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

~~(6)~~ (5) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ~~ne doivent pas~~ **ne doivent pas** se trouver dans des situations de conflits d'intérêts.

~~(7)~~ (6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 5, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- a. 1<sup>o</sup> d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- b. 2<sup>o</sup> d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- c. 3<sup>o</sup> de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- d. 4<sup>o</sup> de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- e. 5<sup>o</sup> de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants ~~des représentants~~ du secteur de la navigation intérieure et comptera trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

~~Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, touchent une indemnité fixée par le Gouvernement en Conseil.~~

**Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.**

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

~~(8)~~ (7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.



~~(9)~~ (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par **les forces armées**, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services **de protection civile d'incendie et des secours**, les administrations fluviales, **les services d'incendie** et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 ~~de la présente loi.~~

~~Pour les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres et lors de l'exercice de leurs fonctions sur les bateaux de fonction, les agents des services visés à l'alinéa précédent ne requièrent pas de certificat de conduite, le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure est suffisant.~~

Le certificat de qualification visé à l'alinéa précédent autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicales fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à 18 ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment qui peut être établi par différents moyens.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

~~(10)~~ (9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- a) 1° les conditions **détaillées** de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- b) 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- c) 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe ~~paragraphe 9 8~~, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- d) 4° les conditions médicales **détaillées** à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- e) 5° les modalités **détaillées** de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- f) 6° les matières **détaillées** de l'examen de **capacité professionnelle** auquel les candidats ~~doivent se soumettre~~ soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- g) 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> .. »

#### *Commentaire de l'amendement 7*

Dans son avis du 17 décembre 2021, au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État constate que le projet de loi entend transposer l'article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive en se contentant une fois de plus de remplacer les termes « Les États membres veillent » par ceux de « Le ministre veille ». Comme énoncé aux considérations générales, le Conseil d'État s'oppose formellement à une telle façon de procéder qui ne constitue pas une transposition adéquate de la disposition européenne au contexte national. Par ailleurs, le Conseil d'État s'interroge sur ce qu'il y a lieu d'entendre par l'organisation d'examens « sous la responsabilité du ministre ». Le Conseil d'État donne encore à observer qu'il ne suffit pas de prévoir que les examens sont réalisés par des examinateurs qualifiés aux fins de transposition adéquate de la directive et renvoie à cet égard à ses considérations générales.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de biffer le bout de phrase « Le ministre veille à ce que » et de prévoir que les examens sont organisés par le ministre, et non sous sa responsabilité.

Le paragraphe 3 n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent établis par ailleurs par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité qui se trouve d'applicabilité

directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer le paragraphe sous examen soit de le modifier afin d'énoncer que les certificats sont établis sur base des modèles de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

La commission décide de supprimer le paragraphe 3. Les paragraphes subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Au paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 5), le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'énoncer que le ministre « veille » à ce que les examinateurs et superviseurs qualifiés ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts, mais il y a lieu d'imposer de manière péremptoire que ces personnes ne se trouvent pas en situation de conflits d'intérêts. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de prévoir que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne doivent pas se trouver dans des situations de conflits d'intérêts.

D'après le paragraphe 7 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 6), alinéa 4, une indemnité à octroyer aux membres de la commission est fixée par le Gouvernement en conseil. Or, le Conseil d'État relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de prévoir que les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant aux membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État observe que les paragraphes 9 et 10 du projet de loi déposé (nouveaux paragraphes 8 et 9) dépassent le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397 précitée à transposer tel que fixé par son article 2, paragraphe 2, lettre c), en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ». Au vu des incertitudes qui résultent de cette disposition, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 9 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 8) pour cause d'insécurité juridique.

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification national. Si les personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Or, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution prévoit que « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. »

En l'espèce, à moins que les modalités et conditions d'obtention visées par le paragraphe 10, lettres a), b), d) et f), ne se limitent aux conditions et modalités de pure procédure, le Conseil d'État estime que les dispositions en question n'encadrent pas suffisamment les modalités de mise en œuvre à prévoir dans le règlement grand-ducal d'exécution. De ce fait, le Conseil d'État devra, dans l'hypothèse où les personnes visées interviennent à titre commercial ou libéral, s'y opposer formellement pour violation de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 le libellé exact de la directive pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins de services publics.

En outre, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 les fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » (âge minimal, mode de proposition des candidats, critères de capacité professionnelle, linguistique et médicale...) pour que seulement les détails soient réglés par règlements et arrêtés.

Il s'agit de préciser que le titre de qualification visé au paragraphe 8 est un titre pour le personnel relevant de services publics tels que la Police Grand-ducale, le Service de la navigation, le CGDIS dans l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique sur la Moselle. Il ne s'applique pas à des



personnes agissant à titre commercial ou libéral de sorte qu'il n'y a pas de violation de l'article 32, paragraphe 2 de la Constitution. Afin d'éviter une transposition non conforme, ou un besoin d'adaptation en cas de changement d'une administration gouvernementale p.ex. la définition exacte de la directive a été reprise.

La patente dite de « type administrative » vise le personnel de ces administrations ou établissements publics affecté à de telles tâches. Elle n'aura de validité qu'au niveau national, sauf disposition contraire dans un accord international comme la Convention de la Moselle.

Le régime pour les bateaux de moins de 20 m est enlevé du texte afin de ne pas mélanger dans ce texte les genres (titres pour les bateaux de 20m et ceux de plus de 20m).

Ce régime est mieux réglé au niveau de la législation portant réglementation de la navigation de plaisance qui règle la conduite de bateaux de moins de 20 mètres de longueur.

Pour ce qui est des amendements proposés au paragraphe 9 nouveau, il s'agit d'une précision qui est le corollaire du fait de la précision des fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » au niveau du paragraphe 8. Aussi les renvois ont été adaptés.

#### *Amendement 8 – Article 15*

La commission propose de modifier l'article 15 du projet de loi comme suit :

#### « Article 15

#### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

(1) ~~Le ministre~~ **Un règlement grand-ducal** peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. ~~Le ministre veille à ce que e~~ Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats **pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent** attestent le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ~~de la loi soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.~~

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application **par ces établissements d'enseignement ou de formation** d'une norme de qualité nationale ou internationale **de type ISO 9001** conformément à l'article ~~21~~ 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la présente loi.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si :

- a. 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- b. 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- e. 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) ~~Le ministre reconnaît~~ Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès. »

*Commentaire de l'amendement 8*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la première phrase confère le pouvoir au ministre d'établir de manière générale et impersonnelle le programme de formation. Il s'agit d'un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire. À cet égard, la Haute Corporation relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

En outre, la portée du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue, traitant des programmes de formation, est selon le Conseil d'État difficilement intelligible, étant donné que la loi en projet se borne à reprendre littéralement l'article 19 de la directive à transposer en remplaçant les termes « États membres » par le terme « ministre ».

Ainsi, le Conseil d'État s'interroge si la première phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> est à comprendre comme visant les programmes de formation à dispenser sur le territoire du Luxembourg, tandis que la seconde phrase, tout comme l'alinéa 2, viserait des programmes de formation établis dans d'autres États membres. Il faut toutefois noter que la seconde phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> se réfère, en renvoyant à « ces programmes de formation », à ceux que le ministre peut établir, en vertu de la première phrase, au Luxembourg. Dans cette lecture, la seconde phrase serait incompréhensible, étant donné qu'elle prévoit en essence que le ministre veille à ce que l'autorité compétente luxembourgeoise – le ministre – approuve les programmes de formation. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, pour transposition incorrecte de la directive.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles, la commission parlementaire regroupe les deux phrases dans une seule pour renvoyer à un règlement grand-ducal qui peut établir des programmes de formation, au lieu du ministre, et en précisant qu'il s'agit bien des programmes de formation d'établissements d'enseignement ou de formation dispensés au Luxembourg pour lesquels le ministre doit veiller à la qualité de l'enseignement. Les normes de qualité à respecter sont aussi précisées, sachant que l'établissement d'enseignement peut être public ou privé.

En outre, le renvoi à l'article 21 est remplacé par un renvoi à l'article 22.

*Amendement 9 – Article 16*

La commission propose de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« Article 16

**Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs ~~établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~, énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

**(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :**

- 1° un rapport audité par une partie indépendante que les normes précitées sont remplies ;**
- 2° les informations suivantes :**

- a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;**
- b) une description de l'exploitation prévue.**

**Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 jours.**

**Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.**

**Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.**

**L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.**

~~(2)~~ (3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

~~(3)~~ (4) Le ministre reconnaît les simulateurs ~~ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1 agrées par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397~~, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(4) (5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) (6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

~~(6)~~ (7) ~~Le ministre veille à ce que l'~~ L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation ~~soit est~~ non discriminatoire. »

#### *Commentaire de l'amendement 9*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève qu'en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, l'institution d'un régime d'agrément est susceptible de constituer une entrave à la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

En outre, le paragraphe 1<sup>er</sup> renvoie aux normes que le simulateur doit respecter aux fins de son agrément et renvoie de manière indistincte aux normes établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. Or, la Haute Corporation constate que l'article 21 de la directive 2017/2397, que l'article sous examen vise à transposer, énonce que ces normes sont fixées par actes délégués. Ces normes sont fixées par l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée et sont donc à transposer en droit national. Par conséquent, elle estime que le renvoi indistinct aux normes établies par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition de la directive en question. Pour cette raison, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour défaut de transposition de la directive déléguée. Dans la mesure où il s'agit de normes techniques, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence, à condition qu'il soit fait précisément référence à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Par ailleurs, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 énonce que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue. Une telle disposition est dénuée de sens d'après la Haute Corporation. Dans la mesure où il s'agit de transposer l'article 21, paragraphe 3, de la directive 2017/2397, le paragraphe 3 doit énoncer que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397. Par conséquent, le Conseil d'État demande à corriger le paragraphe 3 en ce sens, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

Au paragraphe 6, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales quant à l'emploi des termes « le ministre veille » et la transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire propose, afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État, de renvoyer aux normes de l'article 3 de la directive déléguée 2020/12 (transposition par référence et dynamique), ainsi que de préciser dans un nouvel paragraphe 2 les conditions de l'agrément qui sont des règles procédurales de l'agrément, afin de respecter le principe de la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

La norme énumérée à l'article 3 de la directive déléguée et qui se trouve à l'annexe II de celle-ci prévoit les exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure.

Ce sont les seules normes qui sont à prendre en compte pour l'agrément par le ministre qui ne peut définir d'autres « conditions et modalités » de fond.

La preuve de la satisfaction aux normes doit être fournie par une partie indépendante et être jointe à la demande d'agrément.

Il en résulte que dans cette matière réservée à la loi, les principes et points essentiels sont inscrits dans la loi.

En ce qui concerne le paragraphe 3 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4) et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe dans la direction suggérée, en précisant que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397.

Concernant le paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 7) et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe de manière plus claire, en prévoyant que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

#### *Amendement 10 – Article 17*

La commission propose de modifier l'article 17 du projet de loi comme suit :

#### « Article 17

##### **Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, ~~doivent être~~ sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

~~(4) Les modèles de livrets de service et des livres de bord sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

**(5) (4) Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que**  
**! Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique. »**

#### *Commentaire de l'amendement 10*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État ne comprend pas comment le paragraphe 2, alinéa 2, relatif à la navigation sur des sections dans des pays tiers pourrait s'appliquer au Luxembourg.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État concernant l'application du paragraphe 2, alinéa 2, s'explique par le fait que le système européen mis en place permet qu'un État membre doit valider des voyages sur le réseau fluvial européen sur base du livret de service si par exemple le bateau circule de Rotterdam à Mersin et le batelier vient demander la validation à la fin de son voyage au Luxembourg.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que le paragraphe 4, qui vise à transposer l'article 22, paragraphe 4, de la directive 2017/2397, n'est pas à transposer. Par ailleurs, les modèles en question sont établis par les articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, qui se trouve d'applicabilité directe. Partant, le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 4 ou sa modification afin d'énoncer que les livrets de service et livres de bord sont établis suivant les modèles des articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

Finalement, le Conseil d'État constate que le paragraphe 5 procède à nouveau à un recopiage de l'article 22, paragraphe 6, en remplaçant les termes « les États membres veillent » par ceux de « le

ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation ». Le Conseil d'État renvoie une fois de plus à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » comme n'étant pas de nature à assurer une transposition correcte de la directive.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État à l'endroit des paragraphes 4 et 5, la commission décide de supprimer le paragraphe 4, qui concerne le renvoi aux modèles, dans son intégralité et de supprimer également la première phrase du paragraphe 5 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4).

*Amendement 11 – Article 18*

La commission propose de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

« Article 18

**Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable ~~délivré par un médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale, du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins sera publiée électroniquement.~~

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent:

- a. 1<sup>o</sup> leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- b. 2<sup>o</sup> leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- c. 3<sup>o</sup> le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne ~~conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3.~~

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins ~~doivent pratiquer pratiquent~~, les critères qu'ils ~~doivent appliquer appliquent~~ en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation ~~sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~ sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

(7) Si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2



**et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre peut imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.**

**Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »**

*Commentaire de l'amendement 11*

Dans son avis du 17 décembre 2021 le Conseil d'État se demande, à l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup> prévoyant que le « médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale » provient de l'article 23, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive, ce qu'implique le terme « reconnu » au niveau national. S'agit-il d'un médecin « reconnu » au sens du règlement grand-ducal du 10 juillet 2011 fixant la liste des spécialités en médecine et médecine dentaire reconnues au Luxembourg ou s'agit-il d'une reconnaissance au cas par cas, à travers un régime d'agrément ?

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier le texte pour désigner le certificat délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel visé à l'article L 323-1 du Code du Travail. À noter que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel en général et notamment ceux de Grevenmacher justifient d'une expérience générale et d'une expérience en médecine du travail auprès de navigants et ont des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des bateaux et sur les exigences du travail de bateliers pour autant que ces conditions et exigences aient une incidence sur l'aptitude au travail. La liste de ces médecins sera à publier électroniquement.

Conformément notamment à l'article L 326-1 du Code du Travail, lesdits médecins disposent d'un droit d'exercer comme médecin ou médecin spécialiste et doivent être inscrits auprès du Collège médical. En outre, ils doivent disposer d'une formation en médecine du travail reconnue dans un pays de l'Union européenne.

Ils peuvent exercer, soit dans le cadre d'un Service de santé au travail, soit en cabinet libéral.

L'installation dans laquelle le médecin reconnu procède à ces examens doit correspondre aux exigences prévues dans le « Règlement grand-ducal du 2 avril 1996 relatif au personnel, aux locaux et à l'équipement des services de santé au travail ».

Il est ainsi donné suite à l'avis du Collègue médical, reçu en date du 14 avril 2021, selon lequel pas tous les médecins généralistes ou spécialistes en médecine interne (médecins autorisés d'office en vue de la délivrance ou de la prolongation du permis de conduire automobile valable p.ex.), disposent des équipements nécessaires à l'examen de l'ouïe ou de la vue selon les critères particulièrement exigeants requis par les standards européens et que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel seraient utilement désignés. Le Ministère de la Santé, dans une prise de position récente, s'est rallié à cet avis.

Finalement, le Conseil d'État estime que le paragraphe 6, qui entend transposer l'article 23, paragraphe 6, de la directive 2017/2397 habilitant la Commission européenne à prendre des actes délégués afin de fixer les normes d'aptitude médicale, est un renvoi général et imprécis aux normes de la Commission européenne, qui n'est pas de nature à assurer la transposition de la directive déléguée en question ; raison pour laquelle le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il rappelle à nouveau qu'il pourrait se satisfaire d'une transposition par référence pourvu qu'il soit énoncé que les normes d'aptitude médicale sont fixées par l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission décide de supprimer le bout de phrase « sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397 », et de rappeler que les normes d'aptitude médicale sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

Au paragraphe 5, la commission décide de supprimer le bout de phrase final « conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3 » ; ce texte étant devenu superfétatoire puisque les renvois aux modèles ont été enlevés du texte.

Finalement la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe 7 qui prévoit que si un membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale pourrait être restreinte, il a

l'obligation de faire examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre puisse imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par ce membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et mesures de réduction et les restrictions du certificat de qualification.

Cette disposition s'inspire de dispositions similaires (aux paragraphes 22 et 23) de la « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* » allemande qui vient d'être publiée le 6 décembre 2021.

Il vise à rendre opérationnel les cas d'une détérioration de la situation d'aptitude médicale d'un membre d'équipage après la délivrance d'un certificat de qualification initial, vu les durées relativement longues des certificats de qualification initiaux telles que prévues aux paragraphes 2 et 3, et notamment pour les membres d'équipage de pont qui n'ont besoin que d'un certificat médical pour le 1<sup>er</sup> certificat de qualification « jusqu'à la date de la visite médicale suivante » et puis seulement après l'âge de 60 ans avec la limite du prochain certificat médical. Le certificat médical de conducteur est de maximum 13 ans.

Ainsi, ce paragraphe impose l'obligation légale de faire réexaminer son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées au paragraphes 2 et 3 si la situation médicale se détériore entretemps.

#### *Amendement 12 – Article 19*

La commission propose de modifier l'article 19 du projet de loi comme suit :

#### *« Article 19*

##### **Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

**(1) Les données à caractère personnel ne sont traitées qu'aux seules fins ci-après :**

- a) 1<sup>o</sup> mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi ;**
- b) 2<sup>o</sup> échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne ;**
- e) 3<sup>o</sup> production de statistiques.**

**Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.**

**(2) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.**

**(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :**

- a) 1<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :  
— dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;**
- b) 2<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :  
— noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;**

~~e) 3° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :~~

~~— entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresse de l'établissement, adresses des représentants légaux, autorisations d'établissement.~~

~~(4) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique dans les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>.~~

~~(5) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle. »~~

#### *Commentaire de l'amendement 12*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que l'article 6, paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données n'exclut certes pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous examen ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, à l'exception de la désignation du responsable de traitement, le Conseil d'État est d'avis que l'article sous examen, à l'exception du paragraphe 2, est superfétatoire et demande sa suppression.

Nonobstant le fait que le projet de loi avait déjà tenu compte, dans le texte soumis, de l'avis de la CNPD du 17 décembre 2020, la commission parlementaire décide de faire droit aux oppositions formelles formulées à l'égard du paragraphe 2, deuxième et troisième phrases, et aux observations et recommandations du Conseil d'État en ne maintenant que le paragraphe 2, 1<sup>ère</sup> phrase, et en supprimant le reste des dispositions de cet article vu le caractère superfétatoire de celles-ci vu l'absence de sous-traitance du traitement des données.

#### *Amendement 13 – Article 21 nouveau*

La commission propose d'ajouter un nouvel article 21 au projet de loi qui prendrait la teneur suivante :

**« Art. 21. Autorités compétentes concernées**

**(1) Le ministre est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin**

**1° d'organiser et de superviser les examens visés à l'article 14,**

**2° d'approuver les programmes de formation visés l'article 15,**

**3° de délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 16,**

**4° de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 29, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17,**

**5° de valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 17,**

**6° de tenir les registres visés à l'article 20.**

**(2) Le ministre et les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup> sont les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg afin de détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 24.**

**(3) Le ministre ayant la santé dans ses attributions est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin de déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 18. »**

#### *Commentaire de l'amendement 13*

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État émise dans ses considérations générales, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouvel article 21 ayant comme objet de désigner



nominativement les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à l'article 26 de la directive, même si cela a déjà été indirectement fait dans les différents articles. Les articles subséquents seront à renuméroter en conséquence.

*Amendement 14 – nouvel article 22 (ancien article 21)*

La commission propose de libeller le nouvel article 22 (ancien article 21) du projet de loi comme suit :

« Article 21

**Art. 22. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ~~doivent faire~~ font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité **de type ISO 9001** afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

~~(2) Le ministre veille à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive sont clairement identifiés.~~

(3) ~~Le ministre veille à ce que,~~ Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité **de type ISO 9001** couvre :

- a) 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- b) 2° tous les cours et programmes de formation ;
- e) 3° les examens et évaluations effectués ~~par chaque État membre ou sous son autorité par le Grand-Duché de Luxembourg ; et~~
- d) 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs. »

*Commentaire de l'amendement 14°*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État renvoie, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, à ses observations à l'endroit de l'article 15 de la loi en projet.

Au paragraphe 2, il relève que la directive impose aux États membres de définir clairement les objectifs de formation et les normes de compétences ainsi que les niveaux de connaissances et aptitudes nécessaires. Or, il constate que la disposition sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 27, paragraphe 2, de la directive, reproduction littérale qui ne permet toutefois pas d'en assurer une transposition adéquate. Il convient en effet de déterminer avec précision dans la loi en projet ces objectifs, normes et niveaux. Il en est de même pour le paragraphe 3.

Dès lors, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incomplète de la directive et exige que les dispositions sous revue soient modifiées conformément à ses observations.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire rappelle dans ce contexte que les normes de qualité à respecter ont été précisées, à l'instar de l'amendement à l'article 15, sachant qu'il s'agit ici de l'ensemble des activités (exercées par l'État) en matière de délivrance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord et des activités par les instituts de formation (publics ou privés). Par conséquent, la commission précise par voie d'amendement qu'il s'agit en l'occurrence d'un système de normes de qualité de type ISO 9001.

Pour ce qui est du paragraphe 2, étant devenu superflu, la commission parlementaire décide de le supprimer. En effet, le Conseil d'État considère, dans son commentaire relatif à l'article 27 de la loi, que le renvoi précis vers les normes de compétences, niveaux de connaissance et aptitudes à atteindre et à examiner fixées par l'article correspondant de la directive déléguée 2020/12, qui définit les objectifs de formation pour chaque niveau de qualification dans son article 1<sup>er</sup> « permet de suffire à l'ar-

ticle 27, paragraphe 2, de la directive. ». L'objectif de fixer les objectifs de formation et les normes de compétence est atteint.

Pour ce qui est du paragraphe 3 et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission précise les normes de qualité « de type ISO 9001 » et ajuste la phrase introductive en conséquence. À noter encore dans ce contexte qu'une période transitoire de 10 ans pour l'entrée en vigueur de ces normes de qualité est prévue selon l'article 39 de la directive.

*Amendement 15 – nouvel article 23 (ancien article 22)*

La commission propose de modifier le nouvel article 23 (ancien article 22) du projet de loi comme suit :

« Article 22

**Art. 23. Evaluation**

(1) ~~Le ministre veille à ce que d~~ Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) ~~Le ministre veille à ce que l~~ Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention ~~des autorités compétentes concernées du ministre~~. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante. »

*Commentaire de l'amendement 15*

Dans son avis du 17 décembre 2021, pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive. Il exige que la transposition de l'article 28, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397 soit adaptée au contexte national, pour écrire : « (1) Les organismes indépendants évaluent [...] ».

Pour ce qui est du paragraphe 2, en ce qu'il constitue une copie conforme de l'article 28, paragraphe 2, de la directive à transposer, le Conseil d'État estime qu'il est inintelligible, étant donné que l'autorité compétente concernée, à l'information de laquelle le ministre est censé veiller, est le ministre lui-même. Le Conseil d'État renvoie dès lors à ses considérations générales et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission a décidé de supprimer le bout de phrase « le ministre veille à ce que ».

Pour ce qui est du paragraphe 2 et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser le libellé et de remplacer par voie d'amendement les termes « des autorités compétentes » par les termes « le ministre ». À noter qu'il va de soi que le destinataire des évaluations effectuées au Luxembourg est le ministre qui décide des conséquences à tirer de l'évaluation.

*Amendement 16 – nouvel article 24 (ancien article 23)*

La commission propose de modifier le nouvel article 24 (ancien article 23) du projet de loi comme suit :

« Article 23

**Art. 24. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) ~~Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1<sup>er</sup> prennent les mesures appropriées pour~~ Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, ~~les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>, en concertation avec les services de police allemands, contrôlent~~ par l'accès aux registres visés à l'article 20 ~~et des~~

~~contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.~~

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17 paragraphe 2.

(2) (3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679. »

#### *Commentaire de l'amendement 16*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande au paragraphe 1<sup>er</sup>, visant à transposer l'article 29, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive (UE) 2017/2397 précitée en matière de prévention de fraude et de pratiques illégales, quelles sont les « mesures appropriées », dont la loi en projet se propose de charger le ministre et les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi en projet. À noter que la loi ne saurait investir ni les membres du Gouvernement, ni les agents précités, d'un pouvoir réglementaire. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous revue.

Au paragraphe 2, la deuxième phrase, qui énonce que le ministre respecte les principes de la protection des données prévus par le règlement général sur la protection des données, est superfétatoire selon la Haute Corporation et est à supprimer.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les termes « mesures appropriées » ; terminologie qui est selon le Conseil d'État susceptible d'être interprétée comme un « pouvoir réglementaire ». Est opérée à cette fin une division du paragraphe 1 en deux paragraphes pour étayer les mesures nécessaires en vue de prévenir la fraude et les pratiques illégales.

Les mesures appropriées visées afin d'éviter la fraude sont en effet les mesures de contrôle administratives (par le ministre) et policières (par les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>), sachant que les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, etc. devraient être conformes et aux renseignements figurant dans les registres nationaux et européens (European Crew Database) et aux autres documents de bord.

En pratique, il s'agit d'un contrôle de plausibilité des documents, pour la plupart remplis par le conducteur (livre de bord, livret de service), en attendant la mise en place d'instruments de contrôle électroniques prévue pour le futur par le régulateur européen (à l'aide de livrets de service électroniques et de livres de bord électroniques).

En complément de l'article 17, il y a lieu de préciser qu'en cas de doute sur les temps de navigation ceux-ci ne sont pas reconnus.

#### *Amendement 17 – nouvel article 25 (ancien article 24)*

La commission propose de modifier le nouvel article 25 (ancien article 24) du projet de loi comme suit :

#### « Article 24

##### Art. 25. Sanctions

~~(1) Les infractions aux dispositions des articles 6, 8, paragraphes 2, 4, 5 et 6, 17, paragraphes 1, 3 et 5, 18 paragraphes 3 et 4 et 20, paragraphe 4 de la présente loi sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation sur la Moselle.~~

~~Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du titre, objet de l'infraction.~~

~~(2) Sera en outre puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement quiconque aura falsifié un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service, livre de bord, certificat médical, ou tout autre document nécessaire à l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service ou livre de bord.~~

~~La même sanction s'applique en cas de tentative de falsification.~~

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;

**7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.**

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

**(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>.**

**(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.**

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

1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;

2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;

3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;

4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

**(7) 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.**

**(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.**

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

**(10) 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 8 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. »**

*Commentaire de l'amendement 17*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation

de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Celle-ci dispose dans son article 11 que « [l]es contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation sont punies d'une amende de 25 à 12.500 euros, sans que celle-ci puisse toutefois être supérieure à la contre-valeur en francs luxembourgeois, au jour de la décision judiciaire, de 2.500 Droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international. » Au vu de la teneur de l'article 11 en question, le Conseil d'État demande de supprimer la référence à la loi et de définir les peines précisément.

Par ailleurs, il constate que concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé à l'alinéa sous revue. Il en est ainsi de l'article 8, paragraphes 2, 4, 5, 6, de l'article 17, paragraphe 5 et de l'article 18, paragraphes 3 et 4. Étant donné que les dispositions précitées sont entachées d'une indétermination quant aux éléments constitutifs des infractions, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue qui contrevient au principe de la spécification de l'incrimination.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire énumère les comportements à incriminer, faisant ainsi suite au principe de spécification de l'incrimination aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

Il y est fait une distinction entre la peine d'emprisonnement maximale pour les différents éléments constitutifs d'une infraction en fonction de la gravité du comportement.

Les comportements énumérés sont similaires à la liste des comportements sanctionnés par le législateur allemand dans sa « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* ».

Une base légale pour les avertissements taxés est également ajoutée en tant que moyen de sanction efficace en s'inspirant de dispositions similaires de l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial afin de pouvoir compléter le catalogue des avertissements taxés.

#### *Amendement 18 – nouvel article 26 (ancien article 25)*

La commission propose de modifier le nouvel article 26 (ancien article 25) du projet de loi comme suit :

#### « Article 25

#### **Art. 26. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ~~visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale~~, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi. »



*Commentaire de l'amendement 18*

Dans son avis du 17 décembre 2021, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État rappelle que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune de ces qualités, d'autre part. L'emploi des termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale » dans une disposition ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la police.

Le même article définit encore les membres du cadre policier et les membres du cadre civil du Service de police judiciaire de la Police grand-ducale, qui ont la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire. L'article 18 de cette loi, tout comme les articles 11 et 13 du Code de procédure pénale, leur attribuent une compétence générale en matière de police judiciaire et déterminent leurs pouvoirs. Point n'est donc besoin, ni même indiqué, de leur conférer, de manière ponctuelle, cette compétence ou des pouvoirs en la matière dans d'autres lois, au risque de semer la confusion quant à leurs missions.

Le Conseil d'État demande que soit précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par « insigne distinctif ».

La commission parlementaire tient à préciser que cet article ne visait pas l'ensemble des fonctionnaires de la Police grand-ducale, mais seulement ceux visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle. Le libellé est partant identique à celui prévu de l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial, mais, en raison de l'imprécision constatée par le Conseil d'État, il est fait droit à ses observations en précisant dans le libellé « les agents de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » à l'instar de la terminologie retenue à l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

À noter encore que le signe distinctif des agents de contrôle mentionné se manifeste de nos jours par la présentation d'une carte de légitimation en tant qu'agent de surveillance du Service de la navigation, à l'instar de celle qui est utilisée par les agents de la Police grand-ducale.

Une disposition identique se trouve à l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

*Amendement 19 – nouvel article 27 (ancien article 26)*

La commission propose de modifier le nouvel article 27 (ancien article 26) du projet de loi comme suit :

« Article 26

**Art. 27. Dispositions financières**

(1) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, **la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.**

(3) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

(6) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

(7) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen ~~sous la responsabilité d'une autorité administrative organisé par le ministre~~ et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup> a).

(9) La taxe d'instruction visée dans les **alinéas paragraphes** 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe ~~doit être~~ est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux **alinéas paragraphes** 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée. »

#### *Commentaire de l'amendement 19*

La commission parlementaire propose de compléter l'alinéa 2 (devenu le paragraphe 2) par une disposition supplémentaire sur les taxes, vu le travail administratif lié à la délivrance de ces titres qui ne figuraient pas expressément dans le projet de loi.

À l'alinéa 8 (devenu le paragraphe 8) il est fait droit aux observations du Conseil d'État dans ses considérations générales en précisant le libellé et en remplaçant les termes « sous la responsabilité d'une autorité administrative » par les termes « organisé par le ministre » à l'identique de l'amendement au niveau de l'article 14, paragraphe 1.

Aux alinéas 9 et 10 (devenus les paragraphes 9 et 10), le terme « alinéas » est remplacé par le terme « paragraphes », s'agissant d'un corollaire de la renumérotation des alinéas en paragraphes.

#### *Amendement 20 – nouvel article 28 (ancien article 27)*

La commission propose de modifier le nouvel article 28 (ancien article 27) du projet de loi comme suit :

#### « Article 27

##### *Art. 28. Normes et modèles fixées par la Commission européenne*

~~(1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397. Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.~~

~~(2) Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les adoptions ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »~~

#### *Commentaire de l'amendement 20*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article sous revue vise à transposer les articles 31 à 34 de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui traitent des actes délégués et d'exécution à adopter par la Commission européenne. Or, la disposition sous revue n'opère toutefois ni transposition par référence, ni transposition dynamique de ces normes, étant donné qu'une référence exacte aux actes en cause fait défaut. Le Conseil d'État rappelle à nouveau qu'un renvoi indistinct et imprécis à ces normes n'est pas de nature à en assurer l'application ou la transposition sur le territoire national.

Comme observé à l'endroit de l'article 3, point 28, seule la directive déléguée (UE) 2020/12 doit faire l'objet d'une transposition, la référence exacte aux règlements européens aux endroits qui entendent y renvoyer étant suffisante. Cette directive, en ce qu'elle n'a encore été transposée en droit luxembourgeois par aucun texte, peut faire l'objet, à l'article sous revue, d'une transposition par référence. Celle-ci consiste à déclarer applicable dans l'ordre interne une directive dans son intégralité ou en partie par simple renvoi au Journal officiel de l'Union européenne, dans la mesure où ses dispositions



prévoient des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Cette manière de procéder permet également de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui exige que « [l]es États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés ».

À titre liminaire, dans l'intitulé de l'article, la commission parlementaire supprime le terme « modèles », étant donné que ces derniers se trouvent dans le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le renvoi aux modèles également ici, vu que les modèles sont fixés par le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable et que le renvoi a déjà été fait au niveau des articles 8, paragraphe 3, 14, paragraphe 3 et 17, paragraphe 4.

Finalement il est fait droit aux observations du Conseil d'État en prévoyant une transposition par référence et dynamique pour l'annexe IV de la loi, vu que, comme le mentionne à juste titre le Conseil d'État, les normes y mentionnées (a priori des normes CESNI) et les dates d'entrée en vigueur, sont susceptibles de modification par des actes délégués récurrents et qu'il s'agit de normes purement techniques.

Il convient de noter qu'un acte délégué, sous forme de règlement délégué 2022/184, pris en exécution de l'article 32 de la directive 2017/2397 et portant insertion dans l'annexe IV des normes CESNI et des dates d'entrée en vigueur, a été publié le 11 février 2022.

Le paragraphe 2 quant à lui, étant devenu superfétatoire, est supprimé.

#### *Amendement 21 – nouvel article 30 (ancien article 29)*

La commission propose de modifier le nouvel article 30 (ancien article 29) du projet de loi comme suit :

#### « Article 29

#### **Art. 30. Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1<sup>o</sup> a) et 3<sup>o</sup> e).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies :

a) 1<sup>o</sup> pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;

- b) 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- e) 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, a), 2° b) et 3° e), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application **du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle de la loi 96/50/CE** et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sure sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date. »

#### *Commentaire de l'amendement 21*

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate à l'endroit du paragraphe 4 que les auteurs se réfèrent à la loi 96/50/CE. Or, un tel acte n'existe pas et il y a lieu de revoir la référence en question. En tout état de cause, le Conseil d'État rappelle que la référence à une directive européenne est à proscrire et préconise de se référer à l'acte national de transposition.

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État relatives au paragraphe 4, la référence à la « loi 96/50/CE » est remplacée par le renvoi au règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle portant transposition de la directive 96/50/CE.

\*

Étant donné que le vote du projet de loi sous rubrique revêt une certaine urgence, suite à trois mises en demeure par la Commission européenne pour défaut de transposition dans les délais des directives 2017/2397, 2020/12 et 2021/1233, liés à cette loi de transposition, je vous saurais gré de bien vouloir soumettre les amendements exposés ci-dessus au Conseil d'État pour avis dans les meilleurs délais.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Fernand ETGEN

\*

## TEXTE COORDONNE

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

### PROJET DE LOI

#### **relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Vu la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

Vu les actes délégués et d'exécution de la directive 2017/2397 adoptés par la Commission européenne ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

#### Arrêtons :

#### CHAPITRE 1

#### OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

#### Chapitre 1<sup>er</sup> – Objet, champ d'application et définitions

##### Article premier

#### **Art. 1. Objet**

La ~~présente~~ loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

##### Article 2

#### **Art. 2. Champ d'application**

(1) La ~~présente~~ loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre :

- a) 1° les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres ;
- b) 2° les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;
- e) 3° les remorqueurs et pousseurs destinés à :
  - ï) a) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points a) 1° et b) 2° ;
  - ïï) b) remorquer ou pousser des engins flottants ;
  - ïïï) c) mener à couple les bateaux visés aux points a) 1° et b) 2° ou des engins flottants ;
- e) 4° les bateaux à passagers ;

- d) 5° les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de marchandises ;
- e) 6° les engins flottants.

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

- a) 1° naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;
- b) 2° intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;
- e) 3° intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 8 et 9.

### Article 3

#### **Art. 3. Définitions**

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

- 1) 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2) 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3) 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4) 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5) 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- 6) 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7) 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8) 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9) 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10) 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11) 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12) 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13) 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14) 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;

- ~~15)~~ 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- ~~16)~~ 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- ~~17)~~ 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- ~~18)~~ 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- ~~19)~~ 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- ~~20)~~ 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- ~~21)~~ 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;
- ~~22)~~ 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- ~~23)~~ 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- ~~24)~~ 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;
- ~~25)~~ 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- ~~26)~~ 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- ~~27)~~ 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- ~~28)~~ 28° « normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;
- ~~28)~~ 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « **examinateur qualifié** », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il effectue ;
- 30° « **superviseur qualifié** », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° « **autorité compétente** », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».

## CHAPITRE 2

CERTIFICATS DE QUALIFICATION DE L'UNIONChapitre 2 – Certificats de qualification de l'Union européenneArticle 4**Art. 4. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont**

(1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûres ~~doivent être~~ sont munis soit d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union européenne et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.

(3) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup> ~~du présent article~~, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Article 5**Art. 5. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne relatif à des opérations spécifiques**

(1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié ~~doivent être~~ sont munis d'un certificat de qualification de l'Union européenne délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup> ~~du présent article~~, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Article 6**Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs ~~doivent être~~ sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article ~~9~~ **8** lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;**
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;**
- a) **3°** ils naviguent au radar ;
- b) **4°** ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- e) **5°** ils conduisent de gros convois.

Article 7**Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré ~~conformément aux règles nationales d'un pays tiers par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi~~ **ou délivré par les autorités compétentes d'autres États-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397**, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ~~sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.~~

### CHAPITRE 3

#### CERTIFICATION DES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

##### Chapitre 3 – Certification des qualifications professionnelles

###### PARTIE I

##### Section 1 – Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques

###### Article 8

###### **Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre », des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- a) 1° leur identité ;
- b) 2° qu'ils satisfont aux exigences ~~minimales~~ définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- e) 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18, ~~le cas échéant.~~

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

~~(3) Les modèles de certificats de qualification de l'Union et de documents uniques combinant les certificats de qualification de l'Union et les livrets de service sont ceux fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

~~(3) (4)~~ La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

~~(4) (5)~~ Sans préjudice du délai visé au paragraphe ~~4~~ 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs sont valables pour une durée maximale de treize ans.

~~(5) (6)~~ Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

###### Article 9

###### **Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- a) 1° leur identité ;



- b) 2° qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- e) 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, **conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3**. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, **conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3**, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 56.

#### Article 10

##### **Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union européenne, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

- a) 1° pour les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point b) 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points **a), e) et d) 1° et 3°**, aient été soumises ;
- b) 2° pour les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points **a) et b) 1° et 2°**, aient été soumises.

#### Article 11

##### **Art. 11. Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union européenne ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

(2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union européenne, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

(3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

### PARTIE II

#### *Section 2 – Compétences*

#### Article 12

##### **Art. 12. Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13 de la loi.

Article 13**Art. 13. Evaluation des compétences**

~~(1) Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.~~

(2) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, ~~le cas échéant,~~ qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- a) 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- b) 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

- a) 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
  - b) 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
  - c) 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
  - d) 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.
- i. Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° a) et 2° b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° c) et 4° d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences minimales relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique ~~sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~ peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

Article 14**Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1° a), soient organisés **sous sa responsabilité par le ministre**. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

~~(3) Les modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

(4) (3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

~~(5)~~ (4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

~~(6)~~ (5) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre **ne doivent pas** se trouver ~~pas~~ dans des situations de conflits d'intérêts.

~~(7)~~ (6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 56, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- a. 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- b. 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- c. 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- d. 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- e. 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants ~~des représentants~~ du secteur de la navigation intérieure et comptera trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

~~Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, touchent une indemnité fixée par le Gouvernement en Conseil.~~

**Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.**

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

~~(8)~~ (7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

~~(9)~~ (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par **les forces armées**, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services **de protection civile d'incendie et des secours**, les administrations fluviales, **les services d'incendie** et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 de la présente loi.

~~Pour les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres et lors de l'exercice de leurs fonctions sur les bateaux de fonction, les agents des services visés à l'alinéa précédent ne requièrent pas de certificat de conduite, le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure est suffisant.~~

Le certificat de qualification visé à l'alinéa précédent autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicales fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à 18 ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment qui peut être établi par différents moyens.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(10) (9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- a) 1° les conditions **détaillées** de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- b) 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- c) 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe ~~paragraphe~~ 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- d) 4° les conditions médicales **détaillées** à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- e) 5° les modalités **détaillées** de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- f) 6° les matières **détaillées** de l'examen de **capacité professionnelle** auquel les candidats ~~doivent~~ se ~~soumettre~~ soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- g) 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup>.

#### Article 15

##### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

(1) ~~Le ministre~~ **Un règlement grand-ducal** peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. ~~Le ministre veille à ce que c~~ Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats **pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestant** le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ~~de la loi soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.~~

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application **par ces établissements d'enseignement ou de formation** d'une norme de qualité nationale ou internationale **de type ISO 9001** conformément à l'article 21 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la présente loi.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si :

- a. 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- b. 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- c. 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) ~~Le ministre reconnaît~~ Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

Article 16**Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs ~~établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~, énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par une partie indépendante que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

~~(2)~~ (3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

~~(3)~~ (4) Le ministre reconnaît les simulateurs ~~ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1~~ agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

~~(4)~~ (5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivré pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

~~(5)~~ (6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

~~(6)~~ (7) ~~Le ministre veille à ce que l'~~ L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation ~~soit est~~ non discriminatoire.

PARTIE III**Section 3 – Temps de navigation et aptitude médicale**Article 17**Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2°, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps

de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, ~~doivent être~~ sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

~~(4) Les modèles de livrets de service et des livres de bord sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

~~(5)~~ (4) **Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que** Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

#### Article 18

##### **Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin **reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale, du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins sera publiée électroniquement.**

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent:

- a. 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- b. 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- c. 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne **conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3.**

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce



qui concerne les tests que les médecins ~~doivent pratiquer~~ **pratiquent**, les critères qu'ils ~~doivent appliquer~~ **appliquent** en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation ~~sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~ sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

(7) Si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre peut imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification.

## CHAPITRE 4

### DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

#### Chapitre 4 – Dispositions administratives

##### Article 19

#### Art. 19. Protection des données à caractère personnel

(1) ~~Les données à caractère personnel ne sont traitées qu'aux seules fins ci-après :~~

- ~~a) 1<sup>o</sup> mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi ;~~
- ~~b) 2<sup>o</sup> échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne ;~~
- ~~c) 3<sup>o</sup> production de statistiques.~~

~~Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.~~

(2) ~~Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.~~

(3) ~~Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :~~

- ~~a) 1<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
 
  - ~~— dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;~~~~
- ~~b) 2<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
 
  - ~~— noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;~~~~



~~c) 3° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :~~

~~— entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresse de l'établissement, adresses des représentants légaux, autorisations d'établissement.~~

~~(4) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique dans les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>.~~

~~(5) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle.~~

#### Article 20

##### **Art. 20. Registres**

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union européenne, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union européenne, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré doit être aménagé de la manière suivante :

1° L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;

2° Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;

3° Les données de journalisation doivent être sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

Sont fixées par les normes de la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, les informations contenues dans les livrets de service et les livres de bord avec d'autres informations requises par les modèles de livrets de service et de livres de bord.

(2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

Sont fixées par les normes de la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, les caractéristiques d'une telle base de données et les conditions de son utilisation, en précisant notamment :

a) 1° les instructions pour l'encodage des données dans la base de données ;

b) 2° les droits d'accès des utilisateurs, différenciés le cas échéant selon le type d'utilisateurs, le type d'accès et les fins auxquelles les données sont utilisées ;

- e) ~~3° la durée maximale de conservation de ces données conformément au paragraphe 3 du présent article, différenciée le cas échéant selon le type de document ;~~
- d) ~~4° les instructions concernant le fonctionnement de la base de données et son interaction avec les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article~~

(3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

~~Le ministre s'assure, qu'a~~ Au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et ~~que~~ les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

(4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg ~~doit être~~ est signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg ~~doit être~~ est signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### **Art. 21. Autorités compétentes concernées**

**(1) Le ministre est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin**

- 1° d'organiser et de superviser les examens visés à l'article 14,**
- 2° d'approuver les programmes de formation visés l'article 15,**
- 3° de délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 16,**
- 4° de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 29, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17,**
- 5° de valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 17,**
- 6° de tenir les registres visés à l'article 20.**

**(2) Le ministre et les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup> sont les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg afin de détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 24.**

**(3) Le ministre ayant la santé dans ses attributions est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin de déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 18.**

#### Article 21

#### **Art. 22. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord doivent faire font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité **de type ISO 9001** afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

~~(2) Le ministre veille à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive sont clairement identifiés.~~

(3) ~~Le ministre veille à ce que,~~ Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité **de type ISO 9001** couvre :

- a) ~~1°~~ la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- b) ~~2°~~ tous les cours et programmes de formation ;
- c) ~~3°~~ les examens et évaluations effectués ~~par chaque État membre ou sous son autorité par le Grand-Duché de Luxembourg ; et~~
- d) ~~4°~~ les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### Article 22

##### **Art. 23. Evaluation**

(1) ~~Le ministre veille à ce que d~~ Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) ~~Le ministre veille à ce que l~~ Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention ~~des autorités compétentes concernées du ministre~~. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

#### Article 23

##### **Art. 24. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) ~~Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1<sup>er</sup> prennent les mesures appropriées pour~~ Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, ~~les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>, en concertation avec les services de police allemands, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 et des contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.~~

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17 paragraphe 2.

(2) (3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.

#### Article 24

##### **Art. 25. Sanctions**

(1) ~~Les infractions aux dispositions des articles 6, 8, paragraphes 2, 4, 5 et 6, 17, paragraphes 1, 3 et 5, 18 paragraphes 3 et 4 et 20, paragraphe 4 de la présente loi sont punis conformément aux~~

~~dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation sur la Moselle.~~

~~Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du titre, objet de l'infraction.~~

~~(2) Sera en outre puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement quiconque aura falsifié un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service, livre de bord, certificat médical, ou tout autre document nécessaire à l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service ou livre de bord.~~

~~La même sanction s'applique en cas de tentative de falsification.~~

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;

**6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;**

**7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.**

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

**(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>.**

**(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.**

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

**1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;**

**2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;**

**3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;**

**4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.**

**(7) 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.**

**(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.**

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

**(10) 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 8 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.**

Article 25**Art. 26. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ~~visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle~~ **habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale**, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.

CHAPITRE 5DISPOSITIONS FINALESChapitre 5 – Dispositions finalesArticle 26**Art. 27. Dispositions financières**

(1) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, **la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.**

(3) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

(6) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.



(7) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen **sous la responsabilité d'une autorité administrative organisé par le ministre** et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup> a).

(9) La taxe d'instruction visée dans les **alinéas paragraphes 1<sup>er</sup> à 8** a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe ~~doit être~~ est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux **alinéas paragraphes 1<sup>er</sup> à 8**. Cette taxe ne peut pas être restituée.

#### Article 27

##### *Art. 28. Normes et modèles fixées par la Commission européenne*

~~Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397. Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.~~

~~(2) Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les adoptions ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.~~

#### Article 28

##### Art. 29. Dispositions modificatives

~~(1) Le quatrième alinéa de l'article 4 L'article 4 *quater*, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifié comme suit :~~

~~« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »~~

~~(2) Toute les références faites à la directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure et à la directive 96/50 CE du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté s'entendent comme faites à la directive 2017/2397.~~

#### Article 29

##### Art. 30. Dispositions transitoires

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.



(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1° a) et 3° e).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies :

- a) 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- b) 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- e) 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, a), 2° b) et 3° e), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle de la loi 96/50/CE et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

#### Article 31

##### **Art. 31. Intitulé de citation**

La référence à la présente loi ~~peut se faire~~ se fait sous une la forme abrégée en recourant à l'intitulé suivante :

« loi du XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

#### Article 30

##### **Art. 32. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

Article 32**Formule exécutoire**

~~Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi qui sera publiée au Journal officiel du Grand-duché de Luxembourg.~~

\*

## ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES EN MATIERE D'AGE,  
DE CONFORMITE ADMINISTRATIVE, DE COMPETENCE  
ET DE TEMPS DE NAVIGATION

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397)

Les exigences minimales relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base
  - 1.1. Exigences minimales relatives à la certification d'homme de pont  
Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
    - être âgé d'au moins 16 ans,
    - avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.
  - 1.2. Exigences minimales relatives à la certification de matelot léger  
Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
    - être âgé d'au moins 15 ans,
    - avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19.
2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel
  - 2.1. Exigences minimales relatives à la certification de matelot  
Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
    - a) – être âgé d'au moins 17 ans,
      - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé; ou
    - b) – être âgé d'au moins 18 ans,
      - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont; ou
    - c) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription

à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,

- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.2. Exigences minimales relatives à la certification de maître matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot; ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.3. Exigences minimales relatives à la certification de timonier

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) – avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

## 3. Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement

### 3.1. Exigences minimales relatives à la certification d'un conducteur de bateau

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) – être âgé d'au moins 18 ans,
  - être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 10, paragraphe 2 ou 3,
  - Au vu de l'urgence, suite à une mise en demeure, je vous serais reconnaissant de faire parvenir l'avis du CE dans les meilleurs délais.
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,

- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) – être âgé d'au moins 18 ans,
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 18 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- d) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 19, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.
- 3.2. Exigences minimales applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs
- 3.2.1. Voies d'eau à caractère maritime
- Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.
- 3.2.2. Radar
- Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.
- 3.2.3. Gaz naturel liquéfié
- Tout demandeur doit:
- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.
- 3.2.4. Gros convois
- Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.
4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques
- 4.1. Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers
- Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
  - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:

- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 17, paragraphe 2.

#### 4.2. Exigences minimales relatives à la certification d'un expert en matière de GNL

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:

- au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
- au moins 90 jours au cours de l'année précédente; ou

b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

\*

### *ANNEXE II*

#### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIERE DE COMPETENCE

#### 1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel

##### 1.1. Navigation

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

- d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
- d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
- d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

##### 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
- d'utiliser les équipements du bâtiment.

##### 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
- d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
- d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

#### 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
- d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.

#### 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

#### 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

#### 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

### 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

#### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

#### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

## 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d’appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l’exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>,
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

## 2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d’assurer le chargement, l’arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;
- de planifier et d’assurer la stabilité du bâtiment,
- de planifier et d’assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.

## 2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l’électrotechnique, l’électronique et les systèmes de commande,
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
- d’organiser l’utilisation et l’application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
- de contrôler l’entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

## 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d’organiser l’entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

## 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d’assurer la gestion des ressources humaines, d’être socialement responsable et d’organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
- d’assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l’utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

## 2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l’environnement

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
- d’assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,

<sup>2</sup> (1) Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).



- de mettre en place des plans d’urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d’urgence,
  - d’assurer le respect des exigences relatives à la protection de l’environnement.
3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques
- 3.1. Navigation sur des voies d’eau intérieures à caractère maritime
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d’eau à caractère maritime,
  - d’utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
  - d’utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l’AISM (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d’eau intérieures à caractère maritime.
- 3.2. Navigation au radar
- Le conducteur de bateau doit être capable:
- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
  - d’interpréter l’affichage du radar et d’analyser les informations fournies par le radar,
  - de réduire les interférences d’origines diverses,
  - de naviguer au radar en tenant compte de l’ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
  - de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.
4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques
- 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers
- Tout demandeur doit être capable:
- d’organiser l’utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
  - d’appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d’urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
  - de communiquer dans un anglais élémentaire,
  - de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) n° 1177/2010.
- 4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)
- Tout demandeur doit être capable:
- d’assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d’hygiène et de sécurité,
  - d’être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
  - de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
  - d’assurer la vérification périodique de l’installation GNL,
  - de savoir comment réaliser les opérations d’avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
  - de préparer l’installation GNL pour l’entretien des bâtiments,
  - de gérer les situations d’urgence liées au GNL.

## ANNEXE III

## EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES A L'APTITUDE MEDICALE

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d'un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bâtiment,
- d'exécuter les tâches assignées à tout moment, ou
- de percevoir correctement son environnement.

L'examen porte notamment sur l'acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l'état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

\*

## ANNEXE IV

## EXIGENCES APPLICABLES

Tableau A

<i>Objet, article</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4	[CESNI ...]	[ ]
Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2		
Caractéristiques et conditions d'utilisation des registres, article 25, paragraphe 2		

Tableau B

<i>Point</i>	<i>Exigences essentielles en matière de compétence</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
1	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel	[CESNI ...]	[ ]
2	Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement	–	–
3	Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques		
3.1	Navigation sur des voies d'eau à caractère maritime		
3.2	Navigation au radar		
4	Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques		
4.1	Expert en matière de navigation avec passagers		
4.2	Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)		

Tableau C

<i>Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
Examen de l'aptitude médicale	[CESNI ...]	[ ]





Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7817/04



**N° 7817<sup>4</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(14.6.2022)

Par dépêche du 30 mars 2022, 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 10 mars 2022.

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 soulignés, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet vise à transposer la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

Les amendements sous revue visent à répondre aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis CE n° 60.609 du 17 décembre 2021.

À titre liminaire, le Conseil d'État fait observer que l'article 8 de la loi en projet, relatif à la délivrance et la validité des certificats de l'Union européenne, n'a pas fait l'objet d'amendements proprement dits. Il a cependant fait l'objet d'adaptations dans le but de satisfaire aux considérations générales du Conseil d'État quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ». Le terme « minimales » a donc été supprimé, mais seulement dans le texte de l'article. Or, l'article 8 en projet renvoie à l'annexe I de la loi qui n'est autre que l'annexe de la directive à transposer, et qui n'a pas fait l'objet des adaptations nécessaires, à savoir la définition pour le Luxembourg des exigences en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation, la définition d'un niveau d'exigences « minimales » constituant une transposition incorrecte de la directive. Le Conseil d'État avait également relevé au sujet de l'annexe I que la note générale selon laquelle « les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397 » « est un procédé inadmissible de transposition ». Or, aucune adaptation n'a été faite en ce sens. Le paragraphe 3 ancien a également été supprimé conformément aux vœux du Conseil d'État. Cependant, la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors que le Conseil d'État avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8 de la loi en projet en rapport avec l'annexe I y afférente.

*Amendement 1*

L'amendement 1 porte sur l'article 3 relatif aux définitions.

Conformément à la demande formulée par le Conseil d'État, le point 28° définissant les « normes adoptées par la Commission européenne » a été supprimé, les auteurs ayant introduit aux endroits pertinents du dispositif une transposition par référence de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale, ainsi qu'une transposition dynamique et des modifications éventuelles à cette directive déléguée. Il y sera revenu lors de l'examen des amendements pertinents.

Le point 29° entend ajouter une définition de l'examineur qualifié. Il conviendrait de viser l'examineur du titulaire de certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il « fait effectuer », plutôt que de viser l'examen « qu'il effectue ».

La définition nouvelle du « superviseur qualifié » au point 30° n'appelle pas d'observation.

Le point 31° entend définir le ministre ayant le Transport dans ses attributions comme l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre de la loi. Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire une définition de l'« autorité compétente », mais du « ministre » comme étant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13. Dès lors, tout en renvoyant à ses observations relatives à l'amendement 13, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de modifier le point 31° afin d'y définir le terme « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

*Amendement 2*

Sans observation.

*Amendement 3*

L'amendement sous revue porte sur l'article 7 de la loi en projet et vise à répondre à l'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive formulée à l'égard dudit article. L'amendement sous revue reprend la suggestion de formulation du Conseil d'État, mais entend ajouter des modifications supplémentaires afin de tenir compte, au vu du commentaire de l'amendement, de la modification de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 par l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

Dans sa teneur amendée, le paragraphe 3 nouveau entend reconnaître comme valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, tout certificat de qualification « délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ou délivré par les autorités compétentes d'autres États membres conformément à l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397 ».

Une telle formulation est contraire à la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397. Ce nouveau paragraphe n'a pas pour objet de reconnaître la validité des certificats délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres, mais de s'assurer que les certificats des pays tiers respectent les exigences de la directive, y compris les exigences relatives aux certificats existants. Or, la reconnaissance de ces certificats demeure de la seule compétence de la Commission européenne conformément à l'article 10, paragraphes 4 et 5, de la directive (UE) 2017/2397. La reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres fait quant à elle l'objet du nouvel article 30 de la loi en projet et ne trouve pas sa place à l'amendement sous revue.

Le Conseil d'État doit donc s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

*Amendement 4*

L'amendement sous revue porte sur l'article 9 de la loi en projet.

De la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive doit être maintenue au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel les auteurs se sont contentés de supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

#### *Amendement 5*

Sans observation.

#### *Amendement 6*

L'amendement sous revue porte sur l'article 13 de la loi en projet. Il entend répondre aux exigences du Conseil d'État en matière de transposition par référence de la directive déléguée (UE) 2020/12, ce qui permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle y relative.

Cependant, aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, la référence à l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée est inexacte et est à remplacer par une référence à l'article 31 de la directive 2017/2397 précitée.

Par ailleurs, les auteurs ont entendu introduire une transposition dynamique des éventuelles modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12. Cependant, une telle transposition ne pourra recevoir pleinement effet que si la date d'entrée en vigueur en droit interne des directives modificatives à venir est prévue par le texte en projet. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses observations relatives à l'amendement 20. Ces observations valent également pour les amendements 9 et 11.

#### *Amendement 7*

L'amendement sous revue porte sur l'article 14 de la loi en projet.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> énonce maintenant que les examens sont organisés par le ministre. Les examinateurs qualifiés ainsi que les superviseurs qualifiés sont désormais définis à l'article 3, points 19<sup>o</sup> et 20<sup>o</sup> nouveaux, de la loi en projet. L'opposition formelle relative au paragraphe 1<sup>er</sup> peut dès lors être levée.

Le paragraphe 6, alinéa 4, nouveau (7, alinéa 4 ancien) ne prévoit plus que l'indemnité des membres de la Commission est fixée par le Gouvernement en conseil, mais énonce le principe d'une indemnité sous forme de jetons de présence pour les membres de la commission. Il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour la fixation du montant. Le Conseil d'État est donc en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Le paragraphe 8 nouveau (7 ancien) est reformulé afin de répondre à l'opposition formelle pour insécurité juridique émise par le Conseil d'État. La finalité et les modalités de délivrance du certificat se trouvent précisées, ce qui répond aux interrogations du Conseil d'État à cet égard. À l'alinéa 5, il est suggéré de supprimer les termes « qui peut être établi par différents moyens » qui n'apportent aucun éclaircissement. Toutefois, en même temps, force est de constater que les interrogations quant aux services visés par la disposition en projet subsistent. Les notions de « forces armées » de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus flous. Par conséquent, l'opposition formelle pour insécurité juridique est à maintenir, les services visés étant à désigner avec précision.

Dans la mesure où les personnes concernées ne sont pas susceptibles d'intervenir à titre commercial ou libéral, l'opposition formelle sur le fondement de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, et relative aux paragraphes 9 et 10 anciens (8 et 9 nouveaux) peut être levée.

#### *Amendement 8*

L'amendement sous revue porte sur l'article 15 de la loi en projet.

La teneur amendée du paragraphe 1<sup>er</sup> répond aux observations du Conseil d'État et permet de lever l'opposition formelle y relative. Il est cependant suggéré d'écrire que le règlement grand-ducal « établit » des programmes de formation », et non pas qu'il « peut établir » de tels programmes.

Au paragraphe 2, la référence aux normes de qualité est illustrée par un exemple renvoyant aux normes de type ISO 9001. Le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En cas contraire, les normes de type ISO 9001 ainsi mentionnées ne sont pas opposables aux administrés.

La teneur amendée du paragraphe 3 répond aux observations du Conseil d'État.

*Amendement 9*

L'amendement sous revue porte sur l'article 16 de la loi en projet.

Dans la mesure où les fins, conditions et modalités de l'agrément du simulateur sont précisées par la nouvelle teneur de l'article 16, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État sur le fondement de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, peut être levée.

Les oppositions formelles pour transposition incorrecte de la directive relatives au paragraphe 1<sup>er</sup>, au paragraphe 3 ancien (4 nouveau), et au paragraphe 6 ancien (7 nouveau) peuvent être levées.

Par ailleurs, la nouvelle teneur de l'article 16 en projet amène le Conseil d'État à faire certaines observations.

Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État demande de préciser quelle est la « partie indépendante » comme personne habilitée à auditer le rapport ? À défaut, n'importe quelle personne pourrait avoir compétence pour valider ce rapport.

Le paragraphe 2, dernier alinéa, est à supprimer en raison de sa redondance avec le paragraphe 5 nouveau.

*Amendement 10*

L'amendement sous revue porte sur l'article 17 de la loi en projet.

Les renvois au paragraphe 5 sont à adapter et à corriger en renvois au paragraphe 4.

*Amendement 11*

L'amendement sous revue porte sur l'article 18 de la loi en projet.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> dans sa nouvelle teneur dispose que le médecin en charge de l'évaluation médicale du membre d'équipage doit être un médecin du Service de santé au travail multisectoriel. Cette nouvelle teneur répond aux interrogations du Conseil d'État. Le Conseil d'État demande de remplacer les termes « publiée électroniquement » par les termes « publiée sur un site internet ». Le Conseil d'État relève encore que dans la mesure où l'amendement en question a supprimé la notion de « médecin reconnu par la ministre » par celle de médecin du Service de santé au travail multisectoriel, la définition de ce ministre introduite par l'amendement 11 est sans objet.

Les auteurs des amendements ont entendu ajouter un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel. Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive. Il y a encore lieu de relever que le libellé du paragraphe 7 est à reformuler : le Conseil d'État suggère d'écrire que le membre d'équipage remet son certificat de qualification au ministre non pas « pour que le ministre peut imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions », mais pour que le « ministre y inscrive les mesures de réduction de risques et les restrictions qu'il impose ».

Enfin, le paragraphe 7, alinéa 2, vise le cas de l'aptitude ayant favorablement évolué. Une telle disposition devrait concerner tous les cas d'inaptitude médicale, et ne devrait donc pas se limiter au seul contexte du paragraphe 7, mais également au contexte du paragraphe 5, et devrait donc être érigé en un nouveau paragraphe.

*Amendement 12*

Sans observation.

*Amendement 13*

L'amendement sous revue entend ajouter à la loi en projet un nouvel article 21 ayant pour objet de désigner les différentes autorités compétentes pour la mise en œuvre de la loi en projet. Cependant, au

vu des observations relatives à l'amendement 11, la désignation du ministre ayant la Santé dans ses attributions est superflue à l'amendement sous revue. Dans la mesure où, par ailleurs, le ministre se trouve défini à l'amendement 1, la nouvelle disposition est à supprimer.

#### *Amendement 14*

Sans observation.

#### *Amendement 15*

L'amendement sous revue porte sur l'article 23 nouveau de la loi en projet (article 22 dans la teneur initiale). Les observations du Conseil d'État ayant été prises en compte, les oppositions formelles relatives à cet article pour transposition incorrecte de la directive peuvent être levées.

#### *Amendement 16*

L'amendement sous revue porte sur l'article 24 nouveau de la loi en projet (article 23 dans la teneur initiale de la loi en projet).

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence aux « mesures appropriées » critiquée par le Conseil d'État se trouve être supprimée, la nouvelle teneur de l'article décrivant avec précision les mesures de contrôle à prendre, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée. Cependant, la précision selon laquelle les mesures de contrôle sont faites « en concertation avec les services de police allemands » est à supprimer, le pouvoir des agents de police ne pouvant être limité par une concertation obligatoire. La concertation reste cependant toujours possible.

La nouvelle teneur du paragraphe 2 suit les observations du Conseil d'État.

#### *Amendement 17*

L'amendement sous revue porte sur l'article 25 nouveau de la loi en projet (article 24 dans la teneur initiale de la loi en projet).

Le Conseil d'État s'était opposé formellement à la teneur initiale de l'article en projet comme contrevenant au principe de la spécification de l'incrimination consacré par l'article 14 de la Constitution. Il avait de plus demandé la suppression à l'ancien paragraphe 1<sup>er</sup> de la référence à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle. La référence à ladite loi est supprimée et l'amendement sous revue précise les comportements incriminés et les peines qui y sont attachées.

L'amendement en revue ajoute également une disposition relative aux avertissements taxés.

L'opposition formelle peut dès lors être levée, les incriminations étant définies avec la précision nécessaire.

#### *Amendement 18*

L'amendement sous revue porte sur l'article 26 nouveau de la loi en projet (article 25 dans la teneur initiale de la loi en projet).

Les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale », critiqués par le Conseil d'État, sont remplacés par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ». En aucun cas, il ne saurait être question de confier au directeur général de la Police le pouvoir de conférer la qualité d'officier de police judiciaire. Au vu de la contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, de viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

#### *Amendement 19*

L'amendement sous revue porte sur l'article 27 nouveau de la loi en projet (article 26 dans la teneur initiale de la loi en projet).

Les adaptations mineures n'appellent pas d'observation.

*Amendement 20*

L'amendement sous revue porte sur l'article 28 nouveau de la loi en projet (article 27 dans la teneur initiale de la loi en projet).

Le Conseil d'État relève que la formulation retenue par les auteurs à l'amendement sous revue ainsi qu'aux amendements 6, 9, 11 selon laquelle les modifications par actes délégués sont applicables « aux dates y indiquées » au Grand-Duché de Luxembourg n'est pas satisfaisante aux fins de la transposition dynamique. Une telle formulation manque de précision, ne permettant pas de déterminer laquelle des dates de la directive ou de sa transposition est à retenir.

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article 32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

« Les exigences visées à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/239.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

Cette transposition par référence et dynamique de l'annexe IV de la directive rend superflue l'annexe IV de la loi en projet, qui se trouve donc à supprimer.

Concernant les amendements 6, 9, et 11, le Conseil d'État demande d'ajouter à l'article à amender un nouveau paragraphe, prenant la teneur suivante :

« (2) Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

*Amendement 21*

L'amendement en projet renvoie à des dispositions du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle. Or, le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est hiérarchiquement inférieure. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de remplacer les renvois à ces dispositions en se référant de manière générale aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE***Observation préliminaire*

Les termes « la présente loi » ne sont à omettre que lorsqu'ils visent des dispositions spécifiques d'articles ou d'annexes définis. Par conséquent, aux articles 1<sup>er</sup>, 2, 3, point 7<sup>o</sup>, 9, paragraphe 1<sup>er</sup>, 24, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 3<sup>o</sup>, les termes « la présente loi » sont à maintenir.

*Amendement 1*

Au point 30<sup>o</sup>, le Conseil d'État suggère d'écrire « qui est soit titulaire du certificat [...], soit de tout autre certificat [...] ».

Au point 31<sup>o</sup>, il y a lieu de viser le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». De plus, les termes « ci-après « le ministre » » sont à remplacer par ceux de « ci-après le « ministre » », en excluant l'article défini de la forme abrégée à introduire.



*Amendement 3*

Les termes « États membres » s'écrivent sans trait d'union.

Au paragraphe 3, il y a lieu de renvoyer à « l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3<sub>2</sub> de la directive » en séparant chaque élément auquel il est renvoyé par une virgule.

*Amendement 5*

Le terme « européenne » est à insérer après les termes « l'Union ».

Aux points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, il y a lieu de renvoyer à l'« article 8, paragraphe 1<sup>er</sup> », en insérant les lettres « er » en exposant.

*Amendement 6*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de reproduire avec exactitude l'intitulé de la « directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médical ». Par ailleurs, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier. Cette observation vaut également pour le paragraphe 4.

*Amendement 7*

Au paragraphe 5, il est recommandé de remplacer les termes « ne doivent pas se trouver » par les termes « ne se trouvent pas ».

Au paragraphe 8, alinéa 2, les termes « alinéa précédent » sont à remplacer par les termes « alinéa 1<sup>er</sup> ».

Au paragraphe 8, alinéa 3, les termes « visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> » se rapportent aux « services et administrations », et sont par conséquent à remplacer par les termes « visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> ». Par ailleurs, le terme « médicale » s'écrit au singulier.

Au paragraphe 8, alinéa 4, il convient d'écrire « dix-huit » en toutes lettres.

*Amendement 8*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, il y a lieu de renvoyer à l'« article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> », en omettant les termes « de la présente loi ».

Au paragraphe 2, phrase liminaire, les termes « du présent article » peuvent être omis.

*Amendement 9*

Au paragraphe 2, alinéa 2, il convient d'écrire « trente » en toutes lettres.

Au paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter une virgule après les termes « paragraphe 1<sup>er</sup> ». Cette observation vaut également pour l'amendement 10, à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>.

*Amendement 11*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, il y a lieu d'avoir recours au présent de l'indicatif en remplaçant le terme « sera » par celui de « est ».

Au paragraphe 6, il y a lieu de se référer à l'article 4 de la « directive déléguée (UE) 2020/12 précitée ». Subsidiairement, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier.

Au paragraphe 7, alinéa 1<sup>er</sup>, les termes « pour que le ministre peut » sont à remplacer par les termes « pour que le ministre puisse ».

*Amendement 13*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Au paragraphe 2, chaque élément auquel il est renvoyé est à séparer par une virgule, pour écrire, « article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>, ».

Au paragraphe 3, il y a lieu de viser le « ministre ayant la Santé dans ses attributions ».



*Amendement 16*

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, une virgule est à insérer après les termes « article 26 ».

Au paragraphe 2, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « article 17 ».

*Amendement 17*

Au paragraphe 2, point 3<sup>o</sup>, il y a lieu de viser « le conducteur ».

Au paragraphe 10, première phrase, il convient d'écrire « trente » en toutes lettres.

*Amendement 20*

Les termes « de la loi » sont à omettre, car superfétatoires.

*Texte coordonné*

À l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, et suite à l'introduction d'une forme abrégée afférente à l'article 3, les termes « ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le « ministre » » sont à remplacer par le terme « ministre ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 14 juin 2022.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Christophe SCHILTZ

7817/05

N° 7817<sup>5</sup>

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

---

---

PROJET DE LOI

relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

\* \* \*

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

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

(26.7.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'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 7 juillet 2022.

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 3, point 31°*

La commission propose de modifier l'article 3, point 31° du projet de loi comme suit :

« **Art. 3. Définitions**

(...)

31° ~~« autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».~~ **« ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions. »**

*Commentaire de l'amendement 1*

Dans son avis du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que le point 31° entend définir le ministre ayant le Transport dans ses attributions comme l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre de la loi. Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire une définition de l'« autorité compétente », mais du « ministre » comme étant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13. Dès lors, tout en renvoyant à ses observations relatives à l'amendement 13, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de modifier le point 31° afin d'y définir le terme « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 3, la commission propose de supprimer la définition relative à l'autorité compétente et de la remplacer par une définition relative au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

*Amendement 2 – Article 8*

La commission propose de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

« **Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le « ministre », des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont **délivré par le ministre** expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de cinq ans. »

*Commentaire de l'amendement 2*

Dans les observations générales de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022, ce dernier note que la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors qu'il avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8 de la loi en projet en rapport avec l'annexe I y afférente.

De la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive est maintenue par le Conseil d'État au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel le projet de loi s'est contenté de supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Afin de faire droit aux remarques ainsi qu'à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser à l'endroit des paragraphes 3 à 5 de l'article 8 qu'il s'agit de certificats qui sont délivrés par le ministre, et de modifier l'annexe I en supprimant le terme « minimales » et d'y changer les références par des références au texte de la loi pour une transposition correcte de la directive.

*Amendement 3 – Article 14, paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>*

La commission propose de modifier l'article 14, paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par ~~les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence~~ l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2. »

*Commentaire de l'amendement 3*

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que le paragraphe 8 nouveau (7 ancien) est reformulé afin de répondre à l'opposition formelle pour insécurité juridique émise par

le Conseil d'État. La finalité et les modalités de délivrance du certificat se trouvent précisées, ce qui répond aux interrogations du Conseil d'État à cet égard. Toutefois, en même temps, force est de constater que les interrogations quant aux services visés par la disposition en projet subsistent. Les notions de « forces armées », de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus flous. Par conséquent, l'opposition formelle pour insécurité juridique est à maintenir, les services visés étant à désigner avec précision.

Par conséquent, par voie d'amendement, la commission propose d'indiquer avec plus de précision à l'endroit du paragraphe 8 les services concernés au Grand-Duché de Luxembourg, tel que demandé par le Conseil d'État.

#### *Amendement 4 – Article 16*

La commission propose de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

##### **« Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 312 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un **une partie indépendante expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant** que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire. »

#### *Commentaire de l'amendement 4*

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État demande de préciser au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, quelle est la « partie indépendante » comme personne habilitée à auditer le rapport. A défaut, n'importe quelle personne pourrait avoir compétence pour valider ce rapport.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, la commission propose de préciser que la partie indépendante est un expert qui doit être indépendant du constructeur du simulateur.

La commission parlementaire propose encore l'ajout de deux alinéas nouveaux à la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'article 16, et ceci par analogie à l'ajout qui a également été effectué à l'endroit des articles 13 et 18 de deux alinéas identiques. En effet, vu la demande du Conseil d'État, exprimée dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20 (amendement n° 20 figurant dans la première lettre d'amendement du 30 mars 2022), la commission parlementaire a décidé d'y réserver une suite favorable.

#### *Amendement 5 – Article 18*

La commission propose de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

##### **« Art. 18. Aptitude médicale »**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins sera publiée électroniquement est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée. de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) **Sans préjudice du paragraphe 4, si** le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 **auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel**. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les mesures de réduction des risques et des restrictions qu'il impose conformément au paragraphe 5.

(8) Si **ultérieurement** un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »

#### *Commentaire de l'amendement 5*

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que par amendement parlementaire il a été ajouté un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire aimerait attirer l'attention de la Haute Corporation sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397, qui prévoit que les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale, est bien transposé.

En effet, le paragraphe 7 ne concerne qu'un complément d'examen d'aptitude médicale des membres d'équipage et ce en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 qui peuvent être très longues pour les membres d'équipage de pont notamment.

Afin de préciser qu'il ne s'agit pas de la seule initiative du membre d'équipage, la commission propose d'ajouter les termes « Sans préjudice du paragraphe 4 » dans la phrase introductive du paragraphe 7.

En vue de faire droit à la remarque afférente du Conseil d'État, la commission a décidé de préciser que ce contrôle est fait auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

L'alinéa 2 devient un paragraphe à part (paragraphe 8) selon la recommandation du Conseil d'État vu qu'une amélioration de l'aptitude médicale peut intervenir à tout moment.

Le terme « ultérieurement » est superflu et peut dès lors être supprimé.

#### *Amendement 6 – Article 27 nouveau (ancien article 28)*

La commission propose de modifier le nouvel article 27 (ancien article 28) du projet de loi comme suit :

##### **« Art. 28. Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne**

Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.



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

#### *Commentaire de l'amendement 6*

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que la formulation retenue par le projet de loi à l'amendement sous revue ainsi qu'aux amendements 6, 9, 11 (amendements du 30 mars 2022), selon laquelle les modifications par actes délégués sont applicables « aux dates y indiquées » au Grand-Duché de Luxembourg n'est pas satisfaisante aux fins de la transposition dynamique. Une telle formulation manque de précision, ne permettant pas de déterminer laquelle des dates de la directive ou de sa transposition est à retenir.

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article 32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

« Les exigences visées à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/239.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

Cette transposition par référence et dynamique de l'annexe IV de la directive rend superflue l'annexe IV de la loi en projet, qui se trouve donc à supprimer.

Par l'ajout des alinéas 1<sup>er</sup> à 3 nouveaux, la commission parlementaire estime faire droit à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues et sa suggestion rédactionnelle y relative.

En l'occurrence sont visés les actes délégués pris en exécution de l'article 32 sur les normes CESNI de la directive (UE) 2017/2397.

Par rapport au texte proposé par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'ajouter par voie d'amendement également une référence au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 13, puisqu'il vise les exigences en matière de compétences (Tableau B de l'annexe IV) ; les termes « tel que modifié » étant mis au singulier car l'annexe est modifiée et le numéro de directive est complété.

La commission a encore décidé de supprimer l'annexe IV, puisqu'elle est devenue superflue.

#### *Amendement 7 – Article 29 nouveau (ancien article 30)*

La commission propose d'ajouter un nouvel paragraphe 5 à l'endroit du nouvel article 29 (ancien article 30) du projet de loi :

**« (5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN. »**

#### *Commentaire de l'amendement 7*

La commission parlementaire propose d'ajouter un nouvel paragraphe à l'endroit du nouvel article 29 (ancien article 30), prévoyant que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

En effet, l'objectif de la directive 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers est double, c'est-à-dire de définir les exigences de reconnaissance au niveau de l'article 10 de la directive 2017/2397 et de prévoir des mesures transitoires au niveau de l'article 38 de la directive 2017/2397 pour la reconnaissance de certificats existants sur base d'accords internationaux existants.

Même si le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral spécifique en la matière avec des pays tiers, le Luxembourg – *de jure et de facto* –, par le biais du règlement de police sur la navigation de la Moselle (basé sur la Convention de la Moselle, qui date d'avant le traité de l'Union européenne) et du fait du condominium germano-luxembourgeois pour la Moselle – reconnaît les certificats de qualification, livres de bord et livrets de service d'États tiers reconnus par les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), dont la Suisse fait partie.

En conséquence des citations des législations allemande et mosellane<sup>1</sup>, il s'avère nécessaire de transposer le point 2) de la directive modificative 2021/1233 au niveau de l'article 30.

Étant donné que le vote du projet de loi sous rubrique revêt une certaine urgence, suite à trois mises en demeure par la Commission européenne pour défaut de transposition dans les délais des directives 2017/2397, 2020/12 et 2021/1233, liés à cette loi de transposition, je vous saurais gré de bien vouloir soumettre les amendements exposés ci-dessus au Conseil d'État pour avis dans les meilleurs délais.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Fernand ETGEN

\*

<sup>1</sup> Cit. Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) du 21.12.21.

§128Anerkennung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern aus Drittstaaten

1Auf der Donau bleiben vorbehaltlich des § 10 Absatz 4 Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die von der Ukraine oder Serbien bis zum 17. Januar 2024 ausgestellt worden sind, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

2 Auf den Bundeswasserstraßen der Zonen 1 bis 4 bleiben bis zum 17. Januar 2024 von der Schweiz ausgestellte Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach der Schiffpersonalverordnung-Rhein sowie Hochrheinpatente bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

Cit. : « **Article 1.08 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle**

« **Construction, grément et équipages des bâtiments**

1. *Les bâtiments doivent être construits et grés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.*

2. *Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.*

3. *Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque la construction, le grément, l'équipage et l'exploitation des bâtiments sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des États riverains de la Moselle et que :*

a) *les bâtiments sont munis d'un certificat de visite et d'un livre de bord conformes au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des documents en tenant lieu. L'équipage minimum correspondant doit découler de l'un des documents mentionnés dans la 1ère phrase ;*

b) *la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle. Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations. »*

## TEXTE COORDONNE

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

### PROJET DE LOI

**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

#### Chapitre 1<sup>er</sup> – Objet, champ d'application et définitions

##### Art. 1. Objet

La présente loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

##### Art. 2. Champ d'application

(1) La présente loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre :

- 1° les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres ;
- 2° les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;
- 3° les remorqueurs et pousseurs destinés à :
  - a) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points 1° et 2 ;
  - b) remorquer ou pousser des engins flottants ;
  - c) mener à couple les bateaux visés aux points 1° et 2° ou des engins flottants ;
- 4° les bateaux à passagers ;
- 5° les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de marchandises;
- 6° les engins flottants.

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

- 1° naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;
- 2° intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;
- 3° intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 8 et 9.

##### Art. 3. Définitions

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

- 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;

- 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;
- 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;
- 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;

- 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il ~~effectue~~ fait effectuer ;
- 30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou, soit de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° ~~« autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».~~ « ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

## Chapitre 2 – Certificats de qualification de l'Union européenne

### Art. 4. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont

(1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sont munis soit d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union européenne et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.

(3) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### Art. 5. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne relatif à des opérations spécifiques

(1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié sont munis d'un certificat de qualification de l'Union européenne délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques

Les conducteurs sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 8 lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- 3° ils naviguent au radar ;
- 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- 5° ils conduisent de gros convois.

### Art. 7. Reconnaissance

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compé-

tentes d'autres Etats-membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ~~ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397,~~ est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### Chapitre 3 – Certification des qualifications professionnelles

#### *Section 1 – Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques*

##### **Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le « ministre »~~, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont **délivré par le ministre** expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

##### **Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.



(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 5.

**Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

A l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union européenne, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

- 1° pour les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 3°, aient été soumises ;
- 2° pour les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, aient été soumises.

**Art. 11. Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union européenne ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

(2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union européenne, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

(3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

*Section 2 – Compétences*

**Art. 12. Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13.

**Art. 13. Evaluation des compétences**

(1) Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article ~~32~~ 31 de la directive 2017/2397.

(2) Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :



- 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

- 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° et 2° du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° et 4° du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

#### **Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1°, sont organisés par le ministre. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

(3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

(4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

(5) Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne doivent pas se trouver ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 5, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants du secteur de la navigation intérieure et compte trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

(7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

(8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par ~~les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence~~ **l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation** est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2.

Le certificat de qualification visé à l'alinéa ~~précédent~~ 1<sup>er</sup> autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicales fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à 18 dix-huit ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment ~~qui peut être établi par différents moyens~~.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- 1° les conditions détaillées de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 4° les conditions médicales détaillées à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 5° les modalités détaillées de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 6° les matières détaillées de l'examen de capacité professionnelle auquel les candidats se soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>.

#### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

(1) Un règlement grand-ducal ~~peut établir~~ établit des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application par ces établissements d'enseignement ou de formation d'une norme de qualité nationale ou internationale de type ISO 9001 conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si :

- 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

#### **Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 3231 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

- 1° un rapport audité par un ~~une partie indépendante~~ **expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant** que les normes précitées sont remplies ;
- 2° les informations suivantes :
  - a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;
  - b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

### *Section 3 – Temps de navigation et aptitude médicale*

#### **Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2°, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au ~~paragraphe 5~~ paragraphe 4 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, sont consignés dans le livre de bord visé au ~~paragraphe 5~~ paragraphe 4 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(4) Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

#### **Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins ~~sera publiée électroniquement~~ est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent:

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) **Sans préjudice du paragraphe 4, si** le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 **auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel**. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les mesures de réduction des risques et des restrictions qu'il impose conformément au paragraphe 5.

(8) Si **ultérieurement** un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification.

## Chapitre 4 – Dispositions administratives

### Art. 19. Protection des données à caractère personnel

Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

### Art. 20. Registres

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union européenne, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union européenne, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré est aménagé de la manière suivante :

- 1° L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;
- 2° Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- 3° Les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

(2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

(3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et que les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

(4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### **Art. 21. Autorités compétentes concernées**

(1) Le ministre est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin :

- 1° d'organiser et de superviser les examens visés à l'article 14 ;
- 2° d'approuver les programmes de formation visés l'article 15 ;
- 3° de délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 16 ;
- 4° de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 29, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 ;
- 5° de valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 17 ;



6° de tenir les registres visés à l'article 20.

~~(2) Le ministre et les agents visés à l'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>, sont les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg afin de détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 24.~~

~~(3) Le ministre ayant la santé dans ses attributions est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin de déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 18.~~

#### **Art. 22. Art. 21. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité de type ISO 9001 afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

(3) Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité de type ISO 9001 couvre :

- 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- 2° tous les cours et programmes de formation ;
- 3° les examens et évaluations effectués par le Grand-Duché de Luxembourg ;
- 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### **Art. 23. Art. 22. Evaluation**

(1) Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention du ministre. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

#### **Art. 24. Art. 23. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 2625, paragraphe 1<sup>er</sup>, ~~en concertation avec les services de police allemands~~, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17, paragraphe 2.

(3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats.



**Art. 25. Art. 24 Sanctions**

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° le conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;
- 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 2625, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

- 1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;
- 2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;
- 3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;
- 4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(7) 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.

(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

(10) Le versement de la taxe dans un délai de 30 trente jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe 8 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. 26. Art. 25. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de la police judiciaire, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.

## Chapitre 5 – Dispositions finales

### **Art. 27. Art. 26. Dispositions financières**

(1) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.

(3) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

(6) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

(7) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen organisé par le ministre et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup>.

(9) La taxe d'instruction visée dans les paragraphes 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux paragraphes 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

### **Art. 28. Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne**

Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive

(UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

#### **Art. 29. Art. 28. Dispositions modificatives**

L'article 4 *quater*, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifié comme suit :

« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »

#### **Art. 30. Art. 29. Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1° et 3°.

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies :

- 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, 2° et 3°, du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La

réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ~~ne relevant pas du champ d'application du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle établis conformément aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022~~, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

**(5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.**

**Art. 31. Art. 30. Intitulé de citation**

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante :

« loi du XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

**Art. 32. Art. 31. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

\*

*ANNEXE I*

EXIGENCES ~~MINIMALES~~ EN MATIERE D'AGE,  
DE CONFORMITE ADMINISTRATIVE, DE COMPETENCE  
ET DE TEMPS DE NAVIGATION

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la **loi directive 2017/2397**)

Les exigences **minimales** relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base
  - 1.1. Exigences **minimales** relatives à la certification d'homme de pont
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - être âgé d'au moins 16 ans,
    - avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.
  - 1.2. Exigences **minimales** relatives à la certification de matelot léger
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - être âgé d'au moins 15 ans,
    - avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 159.

2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel
- 2.1. Exigences **minimales** relatives à la certification de matelot
- Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
- a) – être âgé d'au moins 17 ans,
    - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 159, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;
 ou
  - b) – être âgé d'au moins 18 ans,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 148, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;
 ou
  - c) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,
    - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 159, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.
- 2.2. Exigences **minimales** relatives à la certification de maître matelot
- Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;
- ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 159, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.
- 2.3. Exigences **minimales** relatives à la certification de timonier
- Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:
- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
  - b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 159, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
    - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou



- c) – avoir une expérience professionnelle d’au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l’article 148 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l’annexe II,
    - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie.
3. Qualifications de l’équipage de pont au niveau du commandement
- 3.1. Exigences **minimales** relatives à la certification d’un conducteur de bateau
- Tout demandeur d’un certificat de qualification de l’Union doit:
- a) – être âgé d’au moins 18 ans,
    - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu’il est visé à l’article 159, d’une durée d’au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,
    - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie; ou
  - b) – être âgé d’au moins 18 ans,
    - être titulaire d’un certificat de qualification de l’Union en tant que timonier ou d’un certificat de timonier reconnu en conformité avec l’article 710, paragraphe 2 ou 3,
    - avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 180 jours,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu’elle est visée à l’article 148 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
    - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie; ou
  - c) – être âgé d’au moins 18 ans,
    - avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d’une expérience professionnelle d’au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d’équipage de pont,
    - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu’elle est visée à l’article 148 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
    - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie; ou
  - d) – avoir un minimum de cinq années d’expérience professionnelle avant l’inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d’expérience professionnelle en tant que membre d’équipage de pont d’un navire de mer avant l’inscription à un programme d’entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d’au moins trois ans avant l’inscription à un programme d’entraînement approuvé,
    - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu’il est visé à l’article 159, d’une durée d’au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l’annexe II,
    - avoir accumulé un temps de navigation d’au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d’au moins 180 jours ultérieurement,
    - être titulaire d’un certificat d’opérateur de radiotéléphonie.
- 3.2. Exigences **minmales** applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l’Union relatifs aux conducteurs
- 3.2.1. Voies d’eau à caractère maritime
- Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d’eau à caractère maritime figurant à l’annexe II.



## 3.2.2. Radar

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.

## 3.2.3. Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit:

- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.

## 3.2.4. Gros convois

Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.

## 4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques

4.1. Exigences **minimales** relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:

- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 137, paragraphe 2.

4.2. Exigences **minimales** relatives à la certification d'un expert en matière de GNL

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

- a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:
  - au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
  - au moins 90 jours au cours de l'année précédente; ou
- b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

\*

## ANNEXE II

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIERE DE COMPETENCE

## 1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel

## 1.1. Navigation

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

- d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
- d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
- d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

### 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
- d'utiliser les équipements du bâtiment.

### 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
- d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
- d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>.

### 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
- d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.

### 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

### 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

### 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

## 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

## 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>,
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

## 2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;
- de planifier et d'assurer la stabilité du bâtiment,
- de planifier et d'assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.

## 2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande,
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
- d'organiser l'utilisation et l'application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
- de contrôler l'entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

## 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'organiser l'entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

<sup>1</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

## 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d’assurer la gestion des ressources humaines, d’être socialement responsable et d’organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
- d’assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l’utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

## 2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l’environnement

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
- d’assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de mettre en place des plans d’urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d’urgence,
- d’assurer le respect des exigences relatives à la protection de l’environnement.

## 3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques

### 3.1. Navigation sur des voies d’eau intérieures à caractère maritime

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d’eau à caractère maritime,
- d’utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
- d’utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l’AISM (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d’eau intérieures à caractère maritime.

### 3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
- d’interpréter l’affichage du radar et d’analyser les informations fournies par le radar,
- de réduire les interférences d’origines diverses,
- de naviguer au radar en tenant compte de l’ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
- de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.

## 4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques

### 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

- d’organiser l’utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
- d’appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d’urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,

- de communiquer dans un anglais élémentaire,
- de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) no 1177/2010.

#### 4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)

Tout demandeur doit être capable:

- d’assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d’hygiène et de sécurité,
- d’être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
- d’assurer la vérification périodique de l’installation GNL,
- de savoir comment réaliser les opérations d’avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
- de préparer l’installation GNL pour l’entretien des bâtiments,
- de gérer les situations d’urgence liées au GNL.

\*

### ANNEXE III

#### EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES A L’APTITUDE MEDICALE

L’aptitude médicale, qui recouvre l’aptitude physique et l’aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d’un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d’exécuter les tâches nécessaires à l’exploitation d’un bâtiment,
- d’exécuter les tâches assignées à tout moment, ou
- de percevoir correctement son environnement.

L’examen porte notamment sur l’acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l’état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

\*

### ANNEXE IV

#### EXIGENCES APPLICABLES

*Tableau A*

<i>Objet, article</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
<b>Épreuves pratiques, article 17, paragraphe 4</b>	{CESNI ...}	{__}
<b>Agrément de simulateurs, article 21, paragraphe 2</b>		
<b>Caractéristiques et conditions d’utilisation des registres, article 25, paragraphe 2</b>		

*Tableau B*

<i>Point</i>	<i>Exigences essentielles en matière de compétence</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
<b>1</b>	<b>Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel</b>	{CESNI ...}	{__}
<b>2</b>	<b>Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement</b>	–	–

<i>Point</i>	<i>Exigences essentielles en matière de compétence</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
<b>3</b>	<b>Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques</b>		
<b>3.1</b>	<b>Navigation sur des voies d'eau à caractère maritime</b>		
<b>3.2</b>	<b>Navigation au radar</b>		
<b>4</b>	<b>Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques</b>		
<b>4.1</b>	<b>Expert en matière de navigation avec passagers</b>		
<b>4.2</b>	<b>Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)</b>		

*Tableau C*

<i>Exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale</i>	<i>Exigences de conformité</i>	<i>Entrée en application</i>
<b>Examen de l'aptitude médicale</b>	<b>{CESNI ...}</b>	<b>{=}</b>

7817/06



**N° 7817<sup>6</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2021-2022

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(27.9.2022)

Par dépêche du 26 juillet 2022, 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 7 juillet 2022.

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**

La loi en projet vise à transposer la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE.

Les amendements sous revue visent à répondre aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis complémentaire n° 60.609 du 14 juin 2022. Les observations du Conseil d'État relatives aux articles 7 et 25 (26 ancien) n'ont pas fait l'objet d'amendements proprement dits, mais figurent au texte coordonné en tant que propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever ses oppositions formelles relatives aux articles 7 et 25 (26 ancien) de la loi en projet.

Les auteurs ont repris les propositions de texte formulées par le Conseil d'État afin de remédier à l'imprécision de la formulation retenue pour la transposition dynamique des modifications de directives par acte délégué à l'endroit de l'article 13 (sans amendement proprement dit) et des articles 16 et 27 (amendements 4 et 6), ce qui satisfait aux observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022.

\*

**EXAMEN DES AMENDEMENTS**

*Amendement 1*

L'amendement sous revue porte sur l'article 3 relatif aux définitions.

L'amendement sous revue définit au point 31° le « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions », conformément à la demande formulée par le Conseil d'État, ce qui lui permet de lever son opposition formelle y relative.

*Amendement 2*

Conformément à la demande émise par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, l'amendement sous revue précise, à l'article 8 de la loi en projet, paragraphes 3 et 5, que les certificats visés sont ceux délivrés au Luxembourg. Par ailleurs, à l'annexe I de la loi en projet à laquelle se rapportent les articles 8 et 9 de la loi en projet, le terme « minimales » a été supprimé et les renvois aux articles de la directive ont été remplacés par des renvois aux articles de la loi en projet.

L'amendement sous revue permet ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle relative aux articles 8 et 9 et à l'annexe I à laquelle ils renvoient.

*Amendement 3*

À l'article 14, paragraphe 8, de la loi en projet, l'amendement sous revue définit avec précision les services et administrations visés par la disposition en projet, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

*Amendement 4*

Sans observation.

*Amendement 5*

L'amendement sous revue porte sur l'article 18 de la loi en projet.

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État s'était opposé formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive. Selon l'analyse du Conseil d'État, le paragraphe 7 laissait au seul membre d'équipage l'initiative de la réévaluation de son aptitude, en contrariété avec l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397 prévoyant la réévaluation à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale.

Or, les auteurs des amendements portent l'attention du Conseil d'État sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive est, à juste titre, correctement transposé par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet. Les auteurs indiquent avoir voulu introduire une possibilité supplémentaire de réévaluation de son aptitude par le membre d'équipage lui-même, sans préjudice de la réévaluation prévue par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet (23, paragraphe 4, de la directive). La directive ne s'oppose pas à l'ajout d'une telle faculté. Par conséquent, le Conseil d'État peut se déclarer d'accord avec la nouvelle teneur du paragraphe 7 et peut lever son opposition formelle y relative.

L'amendement reprend par ailleurs les autres suggestions formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022.

*Amendements 6 et 7*

Sans observation.

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

*Observation générale*

Il convient de préciser aux endroits pertinents qu'il s'agit du « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg », afin d'éviter toute confusion avec le « Journal officiel de l'Union européenne ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 27 septembre 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

7817/07

**N° 7817<sup>7</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

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

(14.10.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente ; Mme Jessie THILL Rapporteuse ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 29 avril 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'une fiche financière, d'un commentaire des articles, d'un tableau de concordance, d'une fiche d'évaluation d'impact et du texte de la directive (UE) 2017/2397 que le projet de loi vise à transposer en droit national.

La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 28 mai 2021.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 17 décembre 2021.

Lors de la réunion du 10 mars 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Jessie THILL a été désignée comme Rapporteuse.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 30 mars 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 14 juin 2022.

La commission parlementaire a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'État en date du 7 juillet 2022.

Une seconde série d'amendements parlementaires est parvenue à la Haute Corporation en date du 26 juillet 2022.

Un deuxième avis complémentaire du Conseil d'État a été émis en date du 27 septembre 2022, avis qui a fait l'objet d'un examen lors d'une réunion de commission le 6 octobre 2022.

La commission a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 14 octobre 2022.

\*

## II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi n°7817 a pour objet de transposer dans la législation nationale la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure – ci-après « la Directive 2017/2397 » – telle que modifiée, après le dépôt du présent projet de loi, par la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

La Directive 2017/2397 – dont le délai de transposition était le 17 janvier 2022 – abroge les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE, qui constituaient les premières étapes communautaires de l’harmonisation et de la reconnaissance des qualifications professionnelles pour les membres d’équipage dans le domaine de la navigation intérieure. Elle poursuit la politique communautaire de suppression des obstacles à la mobilité de la main-d’œuvre et de simplification des cadres juridiques régissant les qualifications professionnelles au sein de l’Union européenne afin de renforcer le marché intérieur du travail dans le secteur de la navigation intérieure.

La Directive 2017/2397 entend faciliter la mobilité de la main-d’œuvre à travers la délivrance d’un certificat de qualification de l’Union européenne. Elle prévoit que les États membres ne devraient délivrer de certificats de qualification qu’aux personnes possédant les niveaux minimaux requis en matière de compétence, d’âge, d’aptitude médicale et de temps de navigation pour l’obtention d’une qualification spécifique. À cet égard, elle fixe des conditions matérielles et organisationnelles harmonisées pour la délivrance de certificats de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure.

En conséquence, le présent projet de loi prévoit donc à la fois la possibilité pour le ministre ayant les transports dans ses attributions de délivrer, de renouveler et de retirer de tels certificats, et l’obligation d’être muni d’un tel certificat de qualification de l’Union délivré par un des États membres pour pouvoir naviguer sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. Enfin, le projet de loi définit également les exigences en matière de contrôle du temps de navigation et de l’aptitude médicale des membres d’équipage de pont, ainsi que la procédure d’évaluation des compétences dans le cadre de la délivrance des certificats de qualification susmentionnés.

La navigation sportive ou de plaisance, l’exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome, ainsi que la navigation par les forces armées ou les services d’urgence sont des activités qui ne requièrent pas de qualifications professionnelles analogues à celles qui sont nécessaires pour le transport de marchandises et de personnes. Dès lors, les personnes qui exercent de telles activités ne relèvent pas de la directive, mais le choix a été opéré d’ancrer une base légale pour une patente nationale des administrations publiques dans la loi de transposition à l’instar de nos pays voisins.

Enfin, certaines dispositions de la Directive 2017/2379 réservées aux voies d’eau intérieures à caractère maritime et aux voies d’eau présentant des risques spécifiques ne s’appliquent pas au contexte luxembourgeois et ne font donc pas l’objet d’une transposition.

### Considérations générales

La Directive 2017/2397 fait partie d’une législation européenne en plein développement au cours des dix dernières années. Comme mentionné ci-dessus, elle abroge deux directives datant des années 1990 qui constituaient les premières étapes communautaires de l’harmonisation et de la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles pour les membres d’équipage dans le domaine de la navigation intérieure. Une directive plus ancienne et toujours en vigueur – la directive 87/540/CEE – énonce par exemple les règles communes régissant l’accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans l’UE et la directive 2014/112/UE concerne les règles régissant le temps de travail sur les voies d’eau intérieures européennes. La Directive 2017/2397 instaure quant à elle un système harmonisé destiné à la certification des qualifications des personnes qui participent à l’exploitation des bateaux naviguant sur les voies d’eau intérieures européennes, ainsi qu’à la reconnaissance de ces certifications au sein de l’UE. Toutefois, la Commission européenne a également adopté plusieurs actes délégués pour compléter la directive (UE) 2017/2397.

La directive déléguée (UE) 2020/12 introduit des normes relatives aux compétences, aux épreuves pratiques, à l’agrément de simulateurs et à l’aptitude médicale.

Le règlement délégué (UE) 2020/473 établit les caractéristiques et les conditions d'utilisation des bases de données permettant l'échange d'informations sur les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord.

Les informations issues des livres de bord seront consignées dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure (règlement délégué (UE) 2020/474).

Ensuite, l'acte délégué le plus récent, le règlement délégué (UE) 2022/184, modifie l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397, suite aux normes de compétences introduites par la directive déléguée (UE) 2020/12. Ce règlement est entré en vigueur début mars 2022.

La Commission européenne a également adopté un acte d'exécution lié à la directive que le présent projet de loi propose de transposer en droit national. Il s'agit du règlement d'exécution (UE) 2020/182, qui fournit des modèles de certificats de qualification professionnelle et d'autres documents élaborés par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

Enfin, la directive 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles s'applique également aux professions du secteur de la navigation intérieure, mais autres que les conducteurs de bateaux. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats prévus par cette directive n'est cependant pas totalement adaptée aux activités transfrontalières régulières et fréquentes des professions exercées dans le secteur de la navigation intérieure, qui existent notamment sur les voies d'eau intérieures reliées à des voies d'eau intérieures d'un autre État membre.

La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la Directive 2017/2397 et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par cette directive que transpose le présent projet de loi.

### **La directive (UE) 2017/2397**

La directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure vise à supprimer les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre, à renforcer la sécurité, à améliorer les compétences, à offrir de meilleures opportunités professionnelles à tous les membres d'équipage et à contribuer à la transition des travailleurs expérimentés issus d'autres secteurs.

La Directive 2017/2397 établit :

- que les membres d'équipage de pont, les personnes qualifiées pour prendre des mesures en cas d'urgence à bord des bateaux à passagers et celles qui interviennent pour ravitailler en carburant les bateaux fonctionnant avec du gaz naturel liquéfié doivent être titulaires d'une certification de qualification de l'Union ;
- que les conducteurs de bateaux doivent disposer d'autorisations particulières lorsqu'ils :
  - naviguent sur des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques,
  - naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime (des voies d'eau désignées par le pays déclarant comme étant adaptées à la navigation principalement par navires de mer),
  - naviguent au radar,
  - exploitent des bateaux propulsés par du gaz naturel liquéfié, ou,
  - conduisent de gros convois ;
- que les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service et les livres de bord sont valables sur toutes les voies navigables de l'UE ;
- que les certificats délivrés conformément au règlement s'appliquant au personnel de navigation sur le Rhin et dont les prescriptions sont identiques à celles de la directive, sont valables sur toutes les voies navigables de l'UE ;
- des prescriptions minimales quant à l'âge, la conformité administrative, les compétences et le temps de navigation correspondant aux différentes qualifications ;
- et l'obligation pour tous les membres d'équipage de pont de respecter des normes d'aptitude médicale.

La directive modificative (UE) 2021/1233 a ensuite introduit des mesures transitoires accordant aux pays tiers le délai nécessaire pour aligner leurs exigences sur celles de la Directive 2017/2397 et pour

permettre à la Commission européenne d'évaluer leurs systèmes de certification et, le cas échéant, d'adopter un acte d'exécution en vertu de ladite directive.

### **CESNI, le comité à l'origine des normes**

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) – dont le Luxembourg est membre – a été créé en 2015, suite à l'adoption d'une résolution par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) – dont le Luxembourg n'est qu'observateur – afin de renforcer la gouvernance dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure et d'accélérer l'élaboration de prescriptions harmonisées, modernes et claires pour les usagers de la voie d'eau.

Les standards CESNI ne sont pas contraignants, mais la CCNR, l'UE et d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront appliquer les standards en les intégrant dans leurs cadres juridiques respectifs.

Depuis 2015, le CESNI élabore et adopte donc des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bateaux, les équipages et les technologies de l'information qui ne sont pas contraignants, mais sur lesquels les réglementations respectives aux niveaux européen et international peuvent se référer en vue de leur application. Le CESNI est ouvert aux experts de tous les États membres et associe également les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles à la conception et à la rédaction de ses normes.

Le dispositif de la Directive 2017/2397 y trouve également son origine. Le nouveau cadre réglementaire de l'UE reposant sur le CESNI étendra le champ d'application du cadre juridique de l'UE de manière à inclure le Rhin, qui représente 67 % du transport par voies de navigation intérieure, et mettra en place un accès à la profession fondé sur les compétences.

L'approche est basée sur des compétences précisément définies qui permettent la mise en place d'un système de qualifications professionnelles harmonisé dans l'UE et sur le Rhin. À partir de 2022, les qualifications de conducteur, timonier ou matelot acquises dans l'un des États membres de l'UE, de la CCNR ou d'un État tiers reconnu, seront valables sur toutes les voies navigables (connectées) de l'UE et le Rhin – et ce directement, sans passer par des procédures de reconnaissance ou de validation des acquis d'expérience.

### **Impact administratif et financier pour le Luxembourg**

Les autorités luxembourgeoises n'ont jusqu'ici jamais délivré de certificat national de conduite pour les bateaux. De même, si la Commission de la Moselle avait introduit une patente mosellane internationale, cette idée fut abandonnée par la suite. Nos bateliers, à l'une ou l'autre exception près, circulant souvent sur le Rhin pour la desserte des ports de l'Atlantique-Nord, étaient par contre obligés de disposer de la patente de batelier du Rhin délivrée conformément à la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868. Désormais, les bateliers auront le droit de demander un certificat de qualification de l'Union, également au Luxembourg.

En ce qui concerne l'accès aux professions en matière de navigation fluviale celui-ci se faisait dans le passé par le biais de contrats d'apprentissage luxembourgeois, mais exécutés en partie à l'école du Schifferkolleg Duisburg et en partie sur des bateaux circulant sur les voies fluviales européennes (« Duale Ausbildung »). Suite à la transposition de la Directive 2017/2397, le Luxembourg devra désormais :

- 1) valider les inscriptions dans les livrets de service ;
- 2) délivrer ou homologuer les livres de bord ;
- 3) délivrer des attestations de temps de navigation ;
- 4) délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des certificats de qualifications (y compris le livret de service) ;
  - pour les niveaux de base et opérationnel
  - pour les niveaux de commandement
- 5) délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des autorisations spécifiques concernant,



- la navigation sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
  - la navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
  - la navigation au radar ;
  - la conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
  - la conduite de gros convois.
- 6) assurer l'évaluation des compétences
    - en approuvant les programmes de formations ;
    - en organisant l'admission à l'examen et le déroulement de l'examen administratif ;
  - 7) agréer les simulateurs ;
  - 8) assurer l'enregistrement de données de délivrance, renouvellement, suspension et retrait des certificats de qualification et des autorisations dans des registres numériques nationaux et européen et assurer la coopération administrative afférente ;
  - 9) assurer l'agrégation du ou des médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux ;
  - 10) assurer le suivi des activités exercées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux liées à la formation, aux évaluations de compétences ainsi que la délivrance et la mise à jour des titres (certificats de qualification, livret de service, livre de bord) émis ;
  - 11) participer dans les réunions des comités afférents auprès du CESNI et de la CCNR ;
  - 12) collaborer avec les écoles de formation, les commissions d'examen, les autorités des pays voisins tout comme avec les représentants des entreprises fluviales ;
  - 13) être l'interlocuteur des différents bénéficiaires des titres.

En ce qui concerne la délivrance des certificats de qualification, les qualifications au niveau de base comprennent l'homme de pont et le matelot léger. Les qualifications au niveau opérationnel comprennent le matelot, le maître-matelot et le timonier.

Les qualifications au niveau de commandement concernent l'obligation de certificats de conducteur de bateau pour la navigation selon les différents types et dimensions de bâtiments et les secteurs à parcourir.

Les certificats d'aptitude rhénans délivrés avant l'expiration de la phase de mise en œuvre restent reconnus et demeurent valables jusqu'à 10 ans à l'échelle de l'UE, sans exigences portant sur la teneur, à compter de la fin du délai de mise en œuvre de la directive 2017/2397. Ensuite, les certificats rhénans pourront être délivrés et reconnus conformément aux exigences de l'article 9 sans limitation de durée.

### **Fiche financière**

Grace aux taxes d'instruction, le ministère estime que l'impact financier du projet de loi reste limité. Au niveau des dépenses, l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Département ministériel des transports.

En raison de la multitude des tâches administratives, et grâce à un réajustement des compétences en interne, seul un agent à temps plein devra être prévu pour se charger des tâches en relation avec la délivrance et du suivi des certificats de qualification et d'autorisations spécifiques ainsi que des tâches de coordination avec l'ensemble des acteurs (Ecole de Huy, Schifferkolleg Duisburg, Chambre de Commerce, Service de la navigation, CESNI, CCNR ...). L'impact budgétaire au niveau des ressources humaines est ainsi estimé à 50.424,73 € (2021/2022) avec d'éventuels coûts additionnels pour une participation aux frais de formation et au déroulement des examens dans des écoles et centres de formation étrangers.

Des investissements en termes d'équipements et de formation sont nécessaires pour l'agent à recruter pour environ 14.000 €, ce qui résulte en des dépenses globales de 64.424,73 €.

Le dispositif légal prévoit également l'instauration de recettes sous forme de taxes d'instruction à percevoir en faveur de l'État luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines. Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent texte dépend de la demande pour des certificats de qualification et de l'évolution des autorisations, livrets

de service et livres de bord eu égard à la possibilité pour le demandeur de s'adresser à l'administration de son choix. Il est néanmoins estimé à 38.600 €.

\*

### III. AVIS

#### Avis du Conseil d'Etat (17.12.2021)

En guise de considérations générales, le Conseil d'État pointe d'abord une mise en œuvre erronée du principe « toute la directive, rien que la directive » et rappelle que les dispositions d'une directive européenne doivent être mises en œuvre avec la spécificité, la précision et la clarté requises afin que soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique. La reprise formelle et textuelle des dispositions d'une directive n'en constitue une transposition adéquate que si ces dispositions sont adaptées au contexte national. En conséquence, le Conseil d'État s'y oppose formellement et invite à réexaminer l'intégralité des dispositions. Les auteurs se seraient par ailleurs bornés à recopier les dispositions de la directive sans procéder à une transposition nationale complète en ce qui concerne la désignation, pour les besoins luxembourgeois, de l'autorité compétente requise en vertu de l'article 26 de la directive, ce qui entraîne également une opposition formelle.

Ensuite, le Conseil d'État rappelle encore que, lorsque les dispositions de la directive imposent un niveau d'exigences « minimales », il ne convient pas, comme l'ont fait les auteurs tout au long du dispositif, de recopier dans l'acte national de transposition, que ces mêmes exigences « minimales » s'imposent sur le territoire national. Si les auteurs entendent s'en tenir au niveau d'exigences définies par la directive, il s'agit des exigences s'imposant au Luxembourg, et le terme « minimales » est à omettre. Si les auteurs entendent définir des exigences supplémentaires, elles sont alors à formuler clairement et limitativement. À défaut de l'une ou l'autre de ces options, la transposition opérée par les auteurs est incorrecte et le Conseil d'État s'y oppose formellement et l'intégralité des dispositions est à réexaminer sur base de ce qui précède.

Dans le même ordre d'idées, lorsque la directive impose une exigence de qualification, comme par exemple des examinateurs qualifiés, il convient de définir en droit national ce qui constitue une qualification adéquate. À défaut, la transposition des dispositions concernées est incomplète et le Conseil d'État s'y oppose formellement.

Enfin, depuis la saisine du Conseil d'État le 16 avril 2021 est intervenue la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers. La Haute Corporation demande donc de tenir compte des modifications introduites, la date d'échéance du délai de transposition correspondant à celle de la directive que ce projet de loi entend transposer.

Au niveau de l'article 14, le Conseil d'État estime que les paragraphes 9 et 10 dépassent le champ d'application de la directive à transposer en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ».

La lecture de ces dispositions suscite de multiples interrogations et le Conseil d'État s'oppose donc formellement au paragraphe 9 pour cause d'insécurité juridique (Quels sont précisément les services chargés du maintien de l'ordre public ? Quel est le « certificat d'habilitation » visé par la disposition sous revue et qui se trouve ainsi mentionné pour la première fois au dispositif de la loi en projet ? Quelles sont les conditions d'obtention de ce « certificat d'habilitation » et quelle est « l'autorité supérieure » chargée de les délivrer ?).

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification nationale. Si les personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ensuite, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « dans les matières réservées par la Constitution à la loi, l'essentiel du cadrage normatif doit résulter de la loi, y compris les fins, les conditions et les

modalités suivant lesquelles des éléments moins essentiels peuvent être réglés par des règlements et arrêtés pris par le Grand-Duc. » De ce fait, le Conseil d'État devra, dans l'hypothèse où les personnes visées interviennent à titre commercial ou libéral, s'y opposer formellement pour violation de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Le Conseil d'État s'oppose également à plusieurs dispositions qui attribuent un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire au Gouvernement, respectivement au ministre. Or, une loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire.

Par rapport aux dispositions de l'article 24, le Conseil d'État tient à rappeler que le principe de la légalité de la peine, tel que consacré par l'article 14 de la Constitution, a comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination. En effet, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « le principe de la légalité de la peine implique la nécessité de définir dans la loi les éléments constitutifs des infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ». Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Or, concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé et le Conseil d'État s'oppose donc formellement à la disposition de l'article sous revue.

#### **Avis complémentaire du Conseil d'Etat (14.06.2022)**

Dans son avis complémentaire sur les 21 amendements parlementaires, le Conseil d'État fait observer à titre liminaire que l'article 8 de la loi en projet, relatif à la délivrance et la validité des certificats de l'Union européenne, n'a pas fait l'objet d'amendements proprement dits, mais a cependant fait l'objet d'adaptations dans le but de satisfaire aux considérations générales du Conseil d'État quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ». Le terme « minimales » a donc été supprimé, mais seulement dans le texte de l'article. Or, l'article 8 en projet renvoie à l'annexe I de la loi qui n'est autre que l'annexe de la directive à transposer, et qui n'a pas fait l'objet des adaptations nécessaires, à savoir la définition pour le Luxembourg des exigences en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation, la définition d'un niveau d'exigences « minimales » constituant une transposition incorrecte de la directive.

Le Conseil d'État avait également relevé au sujet de l'annexe I que la note générale selon laquelle « les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397 « est un procédé inadmissible de transposition ». Or, aucune adaptation n'a été faite en ce sens. Ensuite, la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors que le Conseil d'État avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient donc son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8.

Outre ses observations d'ordre légistique et d'autres remarques et suggestions, le Conseil d'État s'est vu contraint de maintenir une partie des oppositions formelles émises dans l'avis du 17 décembre 2021.

En ce qui concerne l'article 3 (amendement 1), la Haute Corporation relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13 et s'y oppose dès lors formellement pour insécurité juridique.

À l'article 7 (amendement 3), le Conseil d'État continue à s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

Pour l'article 9 (amendement 4) une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive doit être maintenue, car les auteurs se sont contentés – comme pour l'article 8 – de supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Le Conseil d'État constate que ses interrogations quant aux services visés par la disposition de l'article 14 (amendement 7) subsistent. Les notions de « forces armées » de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus

floos. L'opposition formelle pour insécurité juridique est donc maintenue, les services visés étant à désigner avec précision.

À l'article 18 (amendement 11), les auteurs des amendements ont entendu ajouter un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel. Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive.

Une autre opposition formelle vise l'article 26 nouveau (amendement 18) et une contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale. Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, d'y viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

Enfin, le Conseil d'État constate que l'amendement 21 renvoie à des dispositions du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle. Or, le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est hiérarchiquement inférieure. La Haute Corporation demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de remplacer les renvois à ces dispositions en se référant de manière générale aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.

#### **Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (27.09.2022)**

Dans son deuxième avis complémentaire avisant une série de sept amendements parlementaires, adoptée par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 7 juillet 2022, la Haute Corporation est en mesure de lever toutes ses oppositions formelles.

Tandis que les amendements 4, 6 et 7 n'appellent pas d'observation, le Conseil d'État se doit de constater que ses observations relatives aux articles 7 et 25 (26 ancien) n'ont pas fait l'objet d'amendements proprement dits, mais figurent au texte coordonné en tant que propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes et peut donc lever les oppositions formelles y afférant. Le Conseil d'État remarque par ailleurs que ses propositions de texte visant à remédier à l'imprécision de la formulation retenue pour la transposition dynamique des modifications de directives par acte délégué à l'endroit de l'article 13 et des articles 16 et 27 furent également reprises (amendements 4 et 6) et que ceci satisfait aux observations soulevées dans l'avis complémentaire du 14 juin 2022.

#### **Avis de la Chambre de Commerce (28.05.2021)**

L'avis de la Chambre de Commerce est divisé en deux parties qui concernent d'un côté le projet de loi et de l'autre côté le règlement grand-ducal afférent. La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler par rapport au contenu du projet de texte et se borne à relever que le projet de loi opère une transposition fidèle de la Directive 2017/2397, tout en tenant compte des spécificités nationales en ne transposant pas les dispositions non applicables sur les seules portions navigables du territoire que constituent la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Quant au règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce n'a pas non plus de commentaires à formuler quant au fond sauf à souligner une différence de libellé entre l'article 14 du projet de loi n°7817 et l'article 1<sup>er</sup> du projet de règlement grand-ducal, susceptible d'engendrer des discussions quant à l'existence d'une base légale suffisante pour le projet de règlement grand-ducal sous avis. La Chambre de Commerce est donc en mesure d'approuver le projet de loi, mais le projet de règlement grand-ducal, uniquement sous réserve de la prise en considération de ses observations.

## IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> a trait à l'objet du projet de loi.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État estime que l'article sous examen, en ce qu'il se borne à annoncer les objectifs de la loi en projet, est sans valeur normative et par conséquent à omettre pour être superfétatoire. Les articles subséquents sont dès lors à renuméroter.

La commission décide de maintenir cet article pour assurer une cohérence générale du texte et éviter une renumérotation de tous les articles, source d'erreurs de transposition inutile.

### Article 2

L'article 2 a trait au champ d'application.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

### Article 3

L'article 3 a trait aux définitions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande si au point 7, il n'y aurait pas lieu de prévoir que le certificat atteste le respect des exigences découlant de la directive (UE) 2017/2397 précitée, étant donné qu'une autorité compétente d'un autre État membre ne délivrera pas de certificat attestant la conformité aux exigences de la loi en projet. En ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie à ses observations générales.

En outre, le Conseil d'État estime qu'au point 28, il n'y a pas lieu d'introduire une définition générique désignant l'ensemble des actes délégués ou d'exécution à adopter par la Commission européenne en vertu de la directive (UE) 2017/2397. Le renvoi général et imprécis du point 28 à l'ensemble des actes délégués et d'exécution ne saurait constituer une transposition adéquate de la directive déléguée (UE) 2020/12 à transposer, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Au vu du caractère technique de cette directive déléguée, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il y reviendra à l'article 27. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État exige la suppression du point 28.

Au point 21, en ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie aux considérations générales.

Au point 29, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de compléter la référence au « Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin » par une référence à la date et à l'auteur dudit règlement.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État dans l'article 3 et dans les « considérations générales », la commission décide de supprimer la définition sous 28) et d'insérer des définitions nouvelles sous les points 29) à 31) pour les « examinateurs qualifiés », « superviseurs qualifiés » et « autorité compétente », les termes étant utilisés de manière générique notamment à l'article 3, points 7 et 21 et à l'article 30 (nouveau) concernant les dispositions transitoires.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3 du projet de loi comme suit :

#### « Article 3 »

##### **Art. 3. Définitions**

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

- 1) 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2) 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3) 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4) 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5) 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;



- 6) 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7) 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8) 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9) 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10) 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11) 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12) 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13) 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14) 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- 15) 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- 16) 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- 17) 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- 18) 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- 19) 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- 20) 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- 21) 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;
- 22) 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;

- ~~23)~~ 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 24) 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;
- ~~25)~~ 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- ~~26)~~ 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- ~~27)~~ 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- ~~28)~~ 28° « ~~normes adoptées par la Commission européenne~~ », ~~normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;~~
- 28) 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « **examineur qualifié** », un **examineur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il effectue** ;
- 30° « **superviseur qualifié** », un **superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance** ;
- 31° « **autorité compétente** », **au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».** »

Dans son avis du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que le point 31° entend définir le ministre ayant le Transport dans ses attributions comme l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre de la loi. Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire une définition de l'« autorité compétente », mais du « ministre » comme étant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13. Dès lors, tout en renvoyant à ses observations relatives à l'amendement 13, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de modifier le point 31° afin d'y définir le terme « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 3, la commission propose de supprimer la définition relative à l'autorité compétente et de la remplacer par une définition relative au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3, point 31° du projet de loi comme suit :

**« Art. 3. Définitions**

(...)

- 31° « ~~autorité compétente~~ », ~~au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».~~ **« ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions.** »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue définit au point 31° le « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions », conformément à sa demande, ce qui lui permet de lever son opposition formelle y relative.

*Article 4*

L'article 4 a trait à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.



### Article 5

L'article 5 a trait à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif à des opérations spécifiques.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

### Article 6

L'article 6 a trait à l'obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de l'article 6.

La commission parlementaire propose de remplacer le renvoi à l'article 9 par le renvoi à l'article 8, étant donné qu'il s'agit d'un renvoi erroné.

En outre, la commission propose de rajouter l'obligation de disposer, le cas échéant, de deux autorisations spécifiques, à savoir l'autorisation spécifique de naviguer sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, ainsi que l'autorisation spécifique de navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

En effet, l'amendement au niveau de l'article 6 est devenu nécessaire parce qu'il s'agit d'une disposition générale opposable à tous les conducteurs circulant sur les voies d'eau fluviales européennes et puisque l'autorité compétente luxembourgeoise, i.e. le ministre ayant les transports dans ses attributions, devra reprendre sur les certificats de qualification émis par le Luxembourg les autorisations spécifiques – également celles non évaluées ni existantes sur le réseau fluvial luxembourgeois – évaluées et délivrées par d'autres États membres, vu qu'il s'agit de certificats de qualification de l'Union ayant la qualité de titre de l'Union européenne.

*A contrario*, le Luxembourg pourrait se voir reprocher une transposition incorrecte de la directive, à l'instar des procédures d'infractions de la Commission européenne n°2020/2303 et n°2020/2311 ayant pour objet la non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ou la non-conformité du droit national au droit européen a été relevée *ex post*.

Cet amendement rend également nécessaire un amendement à l'endroit de l'article 10.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

#### « Article 6

##### **Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs ~~doivent être~~ sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article ~~9~~ **8** lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- a) 3° ils naviguent au radar ;
- b) 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- c) 5° ils conduisent de gros convois. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022.

### Article 7

L'article 7 a trait à la reconnaissance du certificat de qualification, livret de service ou livre de bord.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 entend reconnaître la validité au Luxembourg des certificats délivrés par un pays tiers, « sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397 ». La Haute Corporation estime cependant que

l'appréciation du respect de la procédure et des conditions énoncées par la directive n'appartient pas aux autorités nationales mais appartient à la Commission européenne. Une telle disposition ne transposant pas de manière correcte la directive, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Par conséquent, le Conseil d'État demande d'énoncer au paragraphe sous revue que « Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. »

La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit du paragraphe 3 en reprenant la proposition de texte de la Haute Corporation tout en incorporant l'amendement requis par la directive modificative « **ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397** ».

En effet, la directive modificative 2021/1233 du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers reconnus bi- ou multilatéralement par d'autres États membres de l'Union européenne.

Cet amendement vise à permettre que des navigants, disposant actuellement de titres reconnus par des accords bilatéraux ou multilatéraux (notamment au niveau rhénan), pourront continuer à naviguer avec ces titres pendant une durée maximale de dix ans sur les voies d'eau intérieures de l'Union (y compris la Moselle et la partie navigable de la Sûre). Ceci n'est le cas que pour les titres qui ont été échangés par ces États dans des certificats de l'Union conformément à la directive 2017/2397, car prévoyant des exigences identiques.

Le point 2) de la directive modificative 2021/1233 n'est pas transposé au Luxembourg, car il est sans objet vu que le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral en matière de reconnaissance de certificats de qualification de pays tiers.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« Article 7 »

**Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.»

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État note que l'amendement de l'article 7 reprend la suggestion de formulation du Conseil d'État, mais entend ajouter des modifications supplémentaires afin de tenir compte, au vu du commentaire de l'amendement, de la modification de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 par l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

La Haute Corporation constate également qu'il est fait droit à son observation d'ordre légistique qui précise que les termes « États membres » s'écrivent sans trait d'union.

Dans sa teneur amendée, le paragraphe 3 nouveau entend reconnaître comme valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre tout certificat de qualification « délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ou délivré par les autorités compétentes d'autres États membres conformément à l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397 ».

D'après le Conseil d'État, une telle formulation est contraire à la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397. Ce nouveau paragraphe n'a pas pour objet de reconnaître la validité des certificats délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres, mais de s'assurer que les certificats des pays tiers respectent les exigences de la directive, y compris les exigences relatives aux certificats existants. Or, la reconnaissance de ces certificats demeure de la seule compétence de la Commission européenne conformément à l'article 10, paragraphes 4 et 5, de la directive (UE) 2017/2397. La reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres fait quant à elle l'objet du nouvel article 30 de la loi en projet et ne trouve pas sa place à l'amendement sous revue.

Le Conseil d'État doit donc s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

Au paragraphe 3, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de renvoyer à « l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3, de la directive » en séparant chaque élément auquel il est renvoyé par une virgule.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de supprimer la reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres. Un amendement dans ce sens est inséré au niveau de l'article sur les dispositions transitoires (art 30).

Le libellé initialement proposé par le Conseil d'État est maintenu.

#### *Article 8*

L'article 8 a trait à la délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne.

Le Conseil d'État estime, dans son avis du 17 décembre 2021, qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), il ne convient pas de viser des « exigences minimales » à remplir, ceci pouvant laisser entendre que d'autres exigences sont susceptibles de s'appliquer. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ».

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), les termes « le cas échéant » sont à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État concernant la suppression des termes « minimales » et « le cas échéant ».

Le paragraphe 3 entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive qui énonce que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution. Cette disposition n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent par ailleurs établis par les articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, règlement qui se trouve d'applicabilité directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer la disposition sous examen soit de la modifier afin d'énoncer que les certificats de qualification sont établis sur base des modèles des articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

La commission parlementaire opte pour la suppression du renvoi aux modèles fixés par le règlement 2020/182, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

À noter que la suppression est aussi retenue par la commission parlementaire à l'identique à l'endroit des modèles des livrets de service et livre de bord et des modèles de certificat d'examen.

Les paragraphes 4 à 6 entendent déterminer la durée de validité des certificats de l'Union. D'après le Conseil d'État, les termes « certificats de l'Union » peuvent indistinctement viser les certificats délivrés au Luxembourg ou ceux délivrés par les autorités compétentes d'autres États. Or, la loi en projet ne peut avoir pour effet que de déterminer la validité des certificats de l'Union délivrés par le ministre. Les paragraphes sous revue sont à préciser en ce sens.

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Dans les observations générales de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022, ce dernier note que la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors qu'il avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8 de la loi en projet en rapport avec l'annexe I y afférente.

Afin de faire droit aux remarques ainsi qu'à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser à l'endroit des paragraphes 3 à 5 de l'article 8 qu'il s'agit de certificats qui sont délivrés par le ministre, et de modifier l'annexe I en supprimant le terme « minimales » et d'y changer les références par des références au texte de la loi afin d'assurer une transposition correcte de la directive.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

**« Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne »**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le « ministre »~~, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont **délivré par le ministre** expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de cinq ans. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate conformément à sa demande émise dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, l'amendement sous revue précise, à l'article 8 de la loi en projet, paragraphes 3 et 5, que les certificats visés sont ceux délivrés au Luxembourg. Par ailleurs, à l'annexe I de la loi en projet à laquelle se rapportent les articles 8 et 9 de la loi en projet, le terme « minimales » a été supprimé et les renvois aux articles de la directive ont été remplacés par des renvois aux articles de la loi en projet. L'amendement sous revue permet ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle relative aux articles 8 et 9 et à l'annexe I à laquelle ils renvoient.

La commission en prend acte.

#### Article 9

L'article 9 a trait à la délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs

Suite à la suppression du paragraphe 3 de l'article 8 du projet de loi, qui entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive énonçant que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution, suppression suggérée par le Conseil d'État, ayant estimé dans son avis du 17 décembre 2021 que cette disposition n'est pas à transposer, il y a également lieu de supprimer la référence audit paragraphe 3 dans l'article sous examen.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 9 du projet de loi comme suit :

« Article 9

**Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- a) 1° leur identité ;
- b) 2° qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- e) 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3~~. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3~~, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 56. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État, de la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, formule une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel les auteurs se sont contentés de supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, l'annexe I est amendée par la commission parlementaire en supprimant le terme « minimales ».

La commission décide également de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

*Article 10*

L'article 10 a trait au renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Suite à l'amendement apporté à l'article 6, certains renvois ont dû être corrigés.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État constate qu'à la lettre a), le renvoi à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre d), est erroné et à revoir. La commission décide de donner suite à cette remarque.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 10 du projet de loi comme suit :

« Article 10

**Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

- a) 1° pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point ~~b)~~ 4°, les pièces justificatives

satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a), c) et d)~~ **1° et 3°**, aient été soumises ;

**b) 2°** pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a) et b)~~ **1° et 2°**, aient été soumises. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État propose d'insérer le terme « européenne » après le terme « l'Union ».

Aux points 1° et 2°, il y a lieu de renvoyer à l'« article 8, paragraphe 1<sup>er</sup> », en insérant les lettres « er » en exposant.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### *Article 11*

L'article 11 a trait à la suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### *Article 12*

L'article 12 a trait aux exigences en matière de compétence.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### *Article 13*

L'article 13 a trait à l'évaluation des compétences.

Dans son avis du 17 décembre 2021, concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État remarque que le renvoi indistinct aux normes adoptées par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition valable de la directive déléguée concernée au Luxembourg. La Haute Corporation doit partant s'opposer formellement à la teneur du paragraphe 1<sup>er</sup>. Cependant, dans la mesure où cette directive déléguée définit des normes de compétence, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il convient alors que l'article en projet fasse ressortir clairement les dispositions européennes qui doivent faire partie intégrante de l'ordre juridique national, à savoir celles de l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2017/2397 précitée. Il est renvoyé, pour le surplus, aux observations sous l'article 27. Les mêmes observations s'imposent pour le paragraphe 4, et le Conseil d'État renvoie, de plus, aux considérations générales en ce qui concerne la mention d'exigences « minimales », comme constitutive d'une transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État et de lui permettre de lever ses oppositions formelles, la commission propose de remplacer au paragraphe 1<sup>er</sup> la phrase « Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. » par « Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. ».

Dans le même ordre d'idées, la commission propose au paragraphe 4 de remplacer le bout de phrase « sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. » par « sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. »

La commission propose par conséquent de modifier l'article 13 du projet de loi comme suit :



## « Article 13

**Art. 13. Evaluation des compétences**

(1) ~~Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.~~

(2) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 ~~démontrent, le cas échéant,~~ qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- a) 1<sup>o</sup> sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- b) 2<sup>o</sup> dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

- a) 1<sup>o</sup> un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- b) 2<sup>o</sup> une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- e) 3<sup>o</sup> un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- d) 4<sup>o</sup> un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

~~i~~ Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1<sup>o</sup> a) et 2<sup>o</sup> b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3<sup>o</sup> e) et 4<sup>o</sup> d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences ~~minimales~~ relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique ~~sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~ **peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.** »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que l'amendement portant sur l'article 13 entend répondre aux exigences du Conseil d'État en matière de transposition par référence de la directive déléguée (UE) 2020/12, ce qui permet à la Haute Corporation de lever son opposition formelle y relative.

Cependant, aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, la référence à l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée est inexacte et est à remplacer par une référence à l'article 31 de la directive 2017/2397 précitée.

Par ailleurs, la commission a entendu introduire une transposition dynamique des éventuelles modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12. Cependant, une telle transposition ne pourra recevoir pleinement effet que si la date d'entrée en vigueur en droit interne des directives modificatives à venir est prévue par le texte en projet. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses observations relatives à l'amendement 20. Ces observations valent également pour les amendements 9 et 11.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État suggère qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de reproduire avec exactitude l'intitulé de la « directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médical ». Par ailleurs, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier.

Cette observation vaut également pour le paragraphe 4.



La commission décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter que l'insertion des alinéas supplémentaires au paragraphe 4 est également effectuée aux articles 16 et 18 par la commission parlementaire, suite à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20.

#### *Article 14*

L'article 14 a trait à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative.

Dans son avis du 17 décembre 2021, au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État constate que le projet de loi entend transposer l'article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive en se contentant une fois de plus de remplacer les termes « Les États membres veillent » par ceux de « Le ministre veille ». Comme énoncé aux considérations générales, le Conseil d'État s'oppose formellement à une telle façon de procéder qui ne constitue pas une transposition adéquate de la disposition européenne au contexte national. Par ailleurs, le Conseil d'État s'interroge sur ce qu'il y a lieu d'entendre par l'organisation d'examens « sous la responsabilité du ministre ». Le Conseil d'État donne encore à observer qu'il ne suffit pas de prévoir que les examens sont réalisés par des examinateurs qualifiés aux fins de transposition adéquate de la directive et renvoie à cet égard à ses considérations générales.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de biffer le bout de phrase « Le ministre veille à ce que » et de prévoir que les examens sont organisés par le ministre, et non sous sa responsabilité.

Le paragraphe 3 n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent établis par ailleurs par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité qui se trouve d'applicabilité directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer le paragraphe sous examen soit de le modifier afin d'énoncer que les certificats sont établis sur base des modèles de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

La commission décide dès lors de supprimer le paragraphe 3. Les paragraphes subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Au paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 5), le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'énoncer que le ministre « veille » à ce que les examinateurs et superviseurs qualifiés ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts, mais il y a lieu d'imposer de manière péremptoire que ces personnes ne se trouvent pas en situation de conflits d'intérêts. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de prévoir que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne doivent pas se trouver dans des situations de conflits d'intérêts.

D'après le paragraphe 7 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 6), alinéa 4, une indemnité à octroyer aux membres de la commission est fixée par le Gouvernement en conseil. Or, le Conseil d'État relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de prévoir que les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant aux membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État observe que les paragraphes 9 et 10 du projet de loi déposé (nouveaux paragraphes 8 et 9) dépassent le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397 précitée à transposer tel que fixé par son article 2, paragraphe 2, lettre c), en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ». Au vu des incertitudes qui résultent de cette disposition, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 9 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 8) pour cause d'insécurité juridique.

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification national. Si les

personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Or, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution prévoit que « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. »

En l'espèce, à moins que les modalités et conditions d'obtention visées par le paragraphe 10, lettres a), b), d) et f), ne se limitent aux conditions et modalités de pure procédure, le Conseil d'État estime que les dispositions en question n'encadrent pas suffisamment les modalités de mise en œuvre à prévoir dans le règlement grand-ducal d'exécution. De ce fait, le Conseil d'État devra, dans l'hypothèse où les personnes visées interviennent à titre commercial ou libéral, s'y opposer formellement pour violation de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 le libellé exact de la directive pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins de services publics.

En outre, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 les fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » (âge minimal, mode de proposition des candidats, critères de capacité professionnelle, linguistique et médicale ...) pour que seulement les détails soient réglés par règlements et arrêtés.

Il s'agit de préciser que le titre de qualification visé au paragraphe 8 est un titre pour le personnel relevant de services publics tels que la Police Grand-ducale, le Service de la navigation, le CGDIS dans l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique sur la Moselle. Il ne s'applique pas à des personnes agissant à titre commercial ou libéral de sorte qu'il n'y a pas de violation de l'article 32, paragraphe 2, de la Constitution. Afin d'éviter une transposition non conforme, ou un besoin d'adaptation en cas de changement d'une administration gouvernementale p. ex., la définition exacte de la directive a été reprise.

La patente dite de « type administrative » vise le personnel de ces administrations ou établissements publics affecté à de telles tâches. Elle n'aura de validité qu'au niveau national, sauf disposition contraire dans un accord international comme la Convention de la Moselle.

Le régime pour les bateaux de moins de 20 m est enlevé du texte afin de ne pas mélanger dans ce texte les genres (titres pour les bateaux de 20m et ceux de plus de 20m).

Ce régime est mieux réglé au niveau de la législation portant réglementation de la navigation de plaisance qui règle la conduite de bateaux de moins de 20 mètres de longueur.

Pour ce qui est des amendements proposés au paragraphe 9 nouveau, il s'agit d'une précision qui est le corollaire du fait de la précision des fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » au niveau du paragraphe 8. Aussi les renvois ont été adaptés.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14 du projet de loi comme suit :

*« Article 14 »*

**Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup> a), soient organisés ~~sous sa responsabilité par le ministre~~. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

~~(3) Les modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

(4) (3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

~~(5)~~ (4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

~~(6)~~ (5) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre **ne doivent pas** se trouvernt pas dans des situations de conflits d'intérêts.

~~(7)~~ (6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 56, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- a. 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- b. 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- c. 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- d. 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- e. 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants ~~des représentants~~ du secteur de la navigation intérieure et comptera trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

**Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, touchent une indemnité fixée par le Gouvernement en Conseil.**

**Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.**

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

~~(8)~~ (7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

~~(9)~~ (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par **les forces armées**, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services **de protection civile d'incendie et des secours**, les administrations fluviales, **les services d'incendie** et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 ~~de la présente loi~~.

**Pour les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres et lors de l'exercice de leurs fonctions sur les bateaux de fonction, les agents des services visés à l'alinéa précédent ne requièrent pas de certificat de conduite, le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure est suffisant.**

Le certificat de qualification visé à l'alinéa précédent autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicales fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à 18 ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment qui peut être établi par différents moyens.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

- (10) (9) Sont fixés par règlement grand-ducal :
- a) 1° les conditions **détaillées** de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
  - b) 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
  - c) 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
  - d) 4° les conditions médicales **détaillées** à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
  - e) 5° les modalités **détaillées** de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
  - f) 6° les matières **détaillées** de l'examen de **capacité professionnelle** auquel les candidats ~~doivent~~ se ~~soumettre~~ soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
  - g) 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que le paragraphe 8 nouveau (7 ancien) est reformulé afin de répondre à l'opposition formelle pour insécurité juridique émise par le Conseil d'État. La finalité et les modalités de délivrance du certificat se trouvent précisées, ce qui répond aux interrogations du Conseil d'État à cet égard. Toutefois, en même temps, force est de constater que les interrogations quant aux services visés par la disposition en projet subsistent. Les notions de « forces armées », de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus flous. Par conséquent, l'opposition formelle pour insécurité juridique est à maintenir, les services visés étant à désigner avec précision.

Par conséquent, par voie d'amendement, la commission propose d'indiquer avec plus de précision à l'endroit du paragraphe 8 les services concernés au Grand-Duché de Luxembourg, tel que demandé par le Conseil d'État.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14, paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par ~~les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence~~ **l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation** est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue définit avec précision les services et administrations visés par la disposition en projet, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission en prend acte.

#### Article 15

L'article 15 a trait à l'approbation des programmes de formation.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la première phrase confère le pouvoir au ministre d'établir de manière générale et impersonnelle le programme de formation. Il s'agit d'un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire. À cet égard, la Haute Corporation relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

En outre, la portée du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue, traitant des programmes de formation, est selon le Conseil d'État difficilement intelligible, étant donné que la loi en projet se borne à reprendre littéralement l'article 19 de la directive à transposer en remplaçant les termes « États membres » par le terme « ministre ».

Ainsi, le Conseil d'État s'interroge si la première phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> est à comprendre comme visant les programmes de formation à dispenser sur le territoire du Luxembourg, tandis que la seconde phrase, tout comme l'alinéa 2, viserait des programmes de formation établis dans d'autres États

membres. Il faut toutefois noter que la seconde phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> se réfère, en renvoyant à « ces programmes de formation », à ceux que le ministre peut établir, en vertu de la première phrase, au Luxembourg. Dans cette lecture, la seconde phrase serait incompréhensible, étant donné qu'elle prévoit en essence que le ministre veille à ce que l'autorité compétente luxembourgeoise – le ministre – approuve les programmes de formation. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, pour transposition incorrecte de la directive.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles, la commission parlementaire regroupe les deux phrases dans une seule pour renvoyer à un règlement grand-ducal qui peut établir des programmes de formation, au lieu du ministre, et en précisant qu'il s'agit bien des programmes de formation d'établissements d'enseignement ou de formation dispensés au Luxembourg pour lesquels le ministre doit veiller à la qualité de l'enseignement. Les normes de qualité à respecter sont aussi précisées, sachant que l'établissement d'enseignement peut être public ou privé.

En outre, le renvoi à l'article 21 est remplacé par un renvoi à l'article 22.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 15 du projet de loi comme suit :

*« Article 15 »*

**Art. 15. Approbation des programmes de formation**

(1) ~~Le ministre~~ **Un règlement grand-ducal** peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. ~~Le ministre veille à ce que e~~ Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats **pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent** le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ~~de la loi soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.~~

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application **par ces établissements d'enseignement ou de formation** d'une norme de qualité nationale ou internationale **de type ISO 9001** conformément à l'article ~~21~~ 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la présente loi.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si :

- a. 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- b. 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- c. 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) ~~Le ministre reconnaît~~ Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que la teneur amendée du paragraphe 1<sup>er</sup> répond à ses observations et permet de lever l'opposition formelle y relative. Il est



cependant suggéré d'écrire que le règlement grand-ducal « établit des programmes de formation », et non pas qu'il « peut établir » de tels programmes.

La Haute Corporation constate par ailleurs que la teneur amendée du paragraphe 3 répond également à ses observations.

Dans ses remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de renvoyer à l'« article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> », en omettant les termes « de la présente loi ».

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En cas contraire, les normes de type ISO 9001 ainsi mentionnées ne sont pas opposables aux administrés. Au paragraphe 2, phrase liminaire, les termes « du présent article » peuvent être omis d'après le Conseil d'État.

La commission décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### *Article 16*

L'article 16 a trait à l'utilisation de simulateurs.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève qu'en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, l'institution d'un régime d'agrément est susceptible de constituer une entrave à la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

En outre, le paragraphe 1<sup>er</sup> renvoie aux normes que le simulateur doit respecter aux fins de son agrément et renvoie de manière indistincte aux normes établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. Or, la Haute Corporation constate que l'article 21 de la directive 2017/2397, que l'article sous examen vise à transposer, énonce que ces normes sont fixées par actes délégués. Ces normes sont fixées par l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée et sont donc à transposer en droit national. Par conséquent, elle estime que le renvoi indistinct aux normes établies par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition de la directive en question. Pour cette raison, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour défaut de transposition de la directive déléguée. Dans la mesure où il s'agit de normes techniques, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence, à condition qu'il soit fait précisément référence à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Par ailleurs, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 énonce que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue. Une telle disposition est dénuée de sens d'après la Haute Corporation. Dans la mesure où il s'agit de transposer l'article 21, paragraphe 3, de la directive 2017/2397, le paragraphe 3 doit énoncer que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397. Par conséquent, le Conseil d'État demande à corriger le paragraphe 3 en ce sens, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

Au paragraphe 6, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales quant à l'emploi des termes « le ministre veille » et la transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire propose, afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État, de renvoyer aux normes de l'article 3 de la directive déléguée 2020/12 (transposition par référence et dynamique), ainsi que de préciser dans un nouvel paragraphe 2 les conditions de l'agrément qui sont des règles procédurales de l'agrément, afin de respecter le principe de la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

La norme énumérée à l'article 3 de la directive déléguée et qui se trouve à l'annexe II de celle-ci prévoit les exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure.

Ce sont les seules normes qui sont à prendre en compte pour l'agrément par le ministre qui ne peut définir d'autres « conditions et modalités » de fond.

La preuve de la satisfaction aux normes doit être fournie par une partie indépendante et être jointe à la demande d'agrément.

Il en résulte que dans cette matière réservée à la loi, les principes et points essentiels sont inscrits dans la loi.

En ce qui concerne le paragraphe 3 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4) et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe dans la direction suggérée, en précisant que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397.

Concernant le paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 7) et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe de manière plus claire, en prévoyant que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« Article 16

**Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs ~~établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.~~ La demande est introduite par voie écrite.

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par une partie indépendante que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

~~(2)~~ (3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

~~(3)~~ (4) Le ministre reconnaît les simulateurs ~~ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1~~ agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

~~(4)~~ (5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

~~(5)~~ (6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

~~(6)~~ (7) ~~Le ministre veille à ce que l'~~ L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation ~~soit est~~ non discriminatoire. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État demande de préciser au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, quelle est la « partie indépendante » comme personne habilitée à auditer le rapport. À défaut, n'importe quelle personne pourrait avoir compétence pour valider ce rapport.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, la commission propose de préciser que la partie indépendante est un expert qui doit être indépendant du constructeur du simulateur.



La commission parlementaire propose encore l'ajout de deux alinéas nouveaux à la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'article 16, et ceci par analogie à l'ajout qui a également été effectué à l'endroit des articles 13 et 18 de deux alinéas identiques. En effet, vu la demande du Conseil d'État, exprimée dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20 (amendement n° 20 figurant dans la première lettre d'amendement du 30 mars 2022), la commission parlementaire décide d'y réserver une suite favorable.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« **Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 312 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un ~~une partie indépendante~~ **expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant** que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

- a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;
- b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de ~~30~~ trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

*Article 17*

L'article 17 a trait aux livrets de service et livre de bord.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État ne comprend pas comment le paragraphe 2, alinéa 2, relatif à la navigation sur des sections dans des pays tiers pourrait s'appliquer au Luxembourg.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État concernant l'application du paragraphe 2, alinéa 2, s'explique par le fait que le système européen mis en place prévoit qu'un État membre doit valider des voyages sur le réseau fluvial européen sur base du livret de service si par exemple le bateau circule de Rotterdam à Mertert et le batelier vient demander la validation à la fin de son voyage au Luxembourg.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que le paragraphe 4, qui vise à transposer l'article 22, paragraphe 4, de la directive 2017/2397, n'est pas à transposer. Par ailleurs, les modèles en question sont établis par les articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, qui se trouve d'applicabilité directe. Partant, le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 4 ou sa modification afin d'énoncer que les livrets de service et livres de bord sont établis suivant les modèles des articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

Finalement, le Conseil d'État constate que le paragraphe 5 procède à nouveau à un recopiage de l'article 22, paragraphe 6, en remplaçant les termes « les États membres veillent » par ceux de « le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation ». Le Conseil d'État renvoie une fois de plus à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » comme n'étant pas de nature à assurer une transposition correcte de la directive.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État à l'endroit des paragraphes 4 et 5, la commission décide de supprimer le paragraphe 4, qui concerne le renvoi aux modèles, dans son intégralité et de supprimer également la première phrase du paragraphe 5 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4).

La commission propose par conséquent de modifier l'article 17 du projet de loi comme suit :

« Article 17 »

**Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, ~~doivent être~~ sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

~~(4) Les modèles de livrets de service et des livres de bord sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

~~(5) (4) Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que~~ Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que les renvois au paragraphe 5 sont à adapter et à corriger en renvois au paragraphe 4.

Concernant les remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État précise qu'au paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter une virgule après les termes « paragraphe 1<sup>er</sup> ». Cette observation vaut également pour l'amendement 10, à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

### Article 18

L'article 18 a trait à l'aptitude médicale.

Dans son avis du 17 décembre 2021 le Conseil d'État se demande, à l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup> prévoyant que le « médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale » provient de l'article 23, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive, ce qu'implique le terme « reconnu » au niveau national. S'agit-il d'un médecin « reconnu » au sens du règlement grand-ducal du 10 juillet 2011 fixant la liste des spécialités en médecine et médecine dentaire reconnues au Luxembourg ou s'agit-il d'une reconnaissance au cas par cas, à travers un régime d'agrément ?

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier le texte pour désigner le certificat délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel visé à l'article L 323-1 du Code du Travail. À noter que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel en général et notamment ceux de Grevenmacher justifient d'une expérience générale et d'une expérience en médecine du travail auprès de navigants et ont des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des bateaux et sur les exigences du travail de bateliers pour autant que ces conditions et exigences aient une incidence sur l'aptitude au travail. La liste de ces médecins sera à publier électroniquement.

Conformément notamment à l'article L 326-1 du Code du Travail, lesdits médecins disposent d'un droit d'exercer comme médecin ou médecin spécialiste et doivent être inscrits auprès du Collège médical. En outre, ils doivent disposer d'une formation en médecine du travail reconnue dans un pays de l'Union européenne.

Ils peuvent exercer, soit dans le cadre d'un Service de santé au travail, soit en cabinet libéral.

L'installation dans laquelle le médecin reconnu procède à ces examens doit correspondre aux exigences prévues dans le « Règlement grand-ducal du 2 avril 1996 relatif au personnel, aux locaux et à l'équipement des services de santé au travail ».

Il est ainsi donné suite à l'avis du Collège médical, reçu en date du 14 avril 2021, selon lequel pas tous les médecins généralistes ou spécialistes en médecine interne (médecins autorisés d'office en vue de la délivrance ou de la prolongation du permis de conduire automobile valable p. ex.), disposent des équipements nécessaires à l'examen de l'ouïe ou de la vue selon les critères particulièrement exigeants requis par les standards européens et que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel seraient utilement désignés. Le Ministère de la Santé, dans une prise de position récente, s'est rallié à cet avis.

Finalement, le Conseil d'État estime que le paragraphe 6, qui entend transposer l'article 23, paragraphe 6, de la directive 2017/2397 habilitant la Commission européenne à prendre des actes délégués afin de fixer les normes d'aptitude médicale, est un renvoi général et imprécis aux normes de la Commission européenne, qui n'est pas de nature à assurer la transposition de la directive déléguée en question ; raison pour laquelle le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il rappelle à nouveau qu'il pourrait se satisfaire d'une transposition par référence pourvu qu'il soit énoncé que les normes d'aptitude médicale sont fixées par l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission décide de supprimer le bout de phrase « sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397 », et de rappeler que les normes d'aptitude médicale sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

Au paragraphe 5, la commission décide de supprimer le bout de phrase final « conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3 » ; ce texte étant devenu superfétatoire puisque les renvois aux modèles ont été enlevés du texte.

Finalement la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe 7 qui prévoit que si un membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale pourrait être restreinte, il a l'obligation de faire examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre puisse imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par ce membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et mesures de réduction et les restrictions du certificat de qualification.

Cette disposition s'inspire de dispositions similaires (aux paragraphes 22 et 23) de la « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* » allemande qui vient d'être publiée le 6 décembre 2021.

Il vise à rendre opérationnel les cas d'une détérioration de la situation d'aptitude médicale d'un membre d'équipage après la délivrance d'un certificat de qualification initial, vu les durées relativement longues des certificats de qualification initiaux telles que prévues aux paragraphes 2 et 3, et notamment pour les membres d'équipage de pont qui n'ont besoin que d'un certificat médical pour le 1<sup>er</sup> certificat de qualification « jusqu'à la date de la visite médicale suivante » et puis seulement après l'âge de 60 ans avec la limite du prochain certificat médical. Le certificat médical de conducteur est de maximum 13 ans.

Ainsi, ce paragraphe impose l'obligation légale de faire réexaminer son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées au paragraphes 2 et 3 si la situation médicale se détériore entretemps.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

« Article 18

**Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin ~~reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale, du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins sera publiée électroniquement.~~

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- a. 1<sup>o</sup> leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- b. 2<sup>o</sup> leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- c. 3<sup>o</sup> le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne ~~conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3.~~

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins ~~doivent pratiquer~~ pratiquent, les critères qu'ils ~~doivent appliquer~~ appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation ~~sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~ sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE)

2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

(7) Si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre peut imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

**Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »**

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que par amendement parlementaire il a été ajouté un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire a attiré l'attention de la Haute Corporation sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397, qui prévoit que les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale, est bien transposé.

En effet, le paragraphe 7 ne concerne qu'un complément d'examen d'aptitude médicale des membres d'équipage et ce en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 qui peuvent être très longues pour les membres d'équipage de pont notamment.

Afin de préciser qu'il ne s'agit pas de la seule initiative du membre d'équipage, la commission propose d'ajouter les termes « Sans préjudice du paragraphe 4 » dans la phrase introductive du paragraphe 7.

En vue de faire droit à la remarque afférente du Conseil d'État, la commission décide de préciser que ce contrôle est fait auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

L'alinéa 2 devient un paragraphe à part (paragraphe 8) selon la recommandation du Conseil d'État vu qu'une amélioration de l'aptitude médicale peut intervenir à tout moment.

Le terme « ultérieurement » est superflu et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

**« Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins ~~sera publiée électroniquement~~ est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.



Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée. de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) **Sans préjudice du paragraphe 4, si Si** le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 **auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel**. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les peut imposer des mesures de réduction des risques et des les restrictions qu'il impose conformément au paragraphe 5.

(8) Si **ultérieurement** un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État rappelle qu'il s'était opposé formellement dans son avis complémentaire du 14 juin 2022 au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive. Selon l'analyse du Conseil d'État, le paragraphe 7 laissait au seul membre d'équipage l'initiative de la réévaluation de son aptitude, en contrariété avec l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397 prévoyant la réévaluation à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Or, les auteurs des amendements portent l'attention du Conseil d'État sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive est, à juste titre, correctement transposé par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet. Les auteurs indiquent avoir voulu introduire une possibilité supplémentaire de réévaluation de son aptitude par le membre d'équipage lui-même, sans 3 préjudice de la réévaluation prévue par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet (23, paragraphe 4, de la directive). La directive ne s'oppose pas à l'ajout d'une telle faculté. Par conséquent, le Conseil d'État peut se déclarer d'accord avec la nouvelle teneur du paragraphe 7 et peut lever son opposition formelle y relative. L'amendement reprend par ailleurs les autres suggestions formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022

### Article 19

L'article 19 a trait à la protection des données à caractère personnel.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que l'article 6, paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données n'exclut certes pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous examen ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, à l'exception de la désignation du responsable de traitement, le Conseil d'État est d'avis que l'article sous examen, à l'exception du paragraphe 2, est superfétatoire et demande sa suppression.

Nonobstant le fait que le projet de loi avait déjà tenu compte, dans le texte soumis, de l'avis de la CNPD du 17 décembre 2020, la commission parlementaire décide de faire droit aux oppositions formelles formulées à l'égard du paragraphe 2, deuxième et troisième phrases, et aux observations et recommandations du Conseil d'État en ne maintenant que le paragraphe 2, 1<sup>ère</sup> phrase, et en supprimant le reste des dispositions de cet article vu le caractère superfétatoire de celles-ci, vu l'absence de sous-traitance du traitement des données.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 19 du projet de loi comme suit :

#### « Article 19

##### **Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

**(1) Les données à caractère personnel ne sont traitées qu'aux seules fins ci-après :**

- a) 1<sup>o</sup> mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi ;
- b) 2<sup>o</sup> échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne ;
- c) 3<sup>o</sup> production de statistiques.

**Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.**

**(2) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.**

**(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :**

- a) 1<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
  - dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;
- b) 2<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
  - noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;
- c) 3<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :



~~— entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresse de l'établissement, adresses des représentants légaux, autorisations d'établissement.~~

~~(4) La consultation et la réception des données de ces banques de données peut se faire de façon automatique dans les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>.~~

~~(5) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), l'accès ne peut être exercé que dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle. »~~

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

#### *Article 20*

L'article 20 a trait aux registres.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État estime qu'en ce qui concerne, au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 6 et au paragraphe 2, l'alinéa 2, il y a lieu soit de supprimer les dispositions sous revue soit de les modifier afin d'énoncer que les informations contenues par les livrets et les caractéristiques des bases de données respectent les exigences du règlement délégué (UE) 2020/473.

Au paragraphe 3, les termes « le ministre s'assure » sont à supprimer afin d'ériger clairement la disposition en obligation.

Quant au paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État, en optant pour la suppression du renvoi aux modèles fixés par le règlement 2020/182, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

Quant au paragraphe 2, la commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État, en supprimant le renvoi au règlement d'exécution 2020/473 sur les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État en supprimant les termes « le ministre s'assure ».

#### *Article 21 nouveau – supprimé*

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État émise dans ses considérations générales, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouvel article 21 ayant comme objet de désigner nominativement les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à l'article 26 de la directive, même si cela a déjà été indirectement fait dans les différents articles. Les articles subséquents sont renumérotés en conséquence.

La commission décide par conséquent d'ajouter un nouvel article 21 au projet de loi qui prendrait la teneur suivante :

**« Art. 21. Autorités compétentes concernées**

**(1) Le ministre est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin**

**1° d'organiser et de superviser les examens visés à l'article 14,**

**2° d'approuver les programmes de formation visés l'article 15,**

**3° de délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 16,**

**4° de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 29, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17,**

**5° de valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 17,**

**6° de tenir les registres visés à l'article 20.**

**(2) Le ministre et les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup> sont les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg afin de détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 24.**

**(3) Le ministre ayant la santé dans ses attributions est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin de déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 18. »**

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève qu'au vu des observations relatives à l'amendement 11, la désignation du ministre ayant la Santé dans ses attributions est superflue à l'amendement sous revue. Dans la mesure où, par ailleurs, le ministre se trouve défini à l'amendement 1, la nouvelle disposition est à supprimer.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Ensuite, concernant l'ordre susmentionné au paragraphe 2, chaque élément auquel il est renvoyé est à séparer par une virgule, pour écrire, « article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>, ».

Au paragraphe 3, il y a lieu de viser le « ministre ayant la Santé dans ses attributions ».

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article 21, étant superflu.

Les articles subséquents sont par conséquent à renuméroter.

#### *Article 21*

L'article 21 déposé a trait au suivi.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État renvoie, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, à ses observations à l'endroit de l'article 15 de la loi en projet.

Au paragraphe 2, il relève que la directive impose aux États membres de définir clairement les objectifs de formation et les normes de compétences ainsi que les niveaux de connaissances et aptitudes nécessaires. Or, il constate que la disposition sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 27, paragraphe 2, de la directive, reproduction littérale qui ne permet toutefois pas d'en assurer une transposition adéquate. Il convient en effet de déterminer avec précision dans la loi en projet ces objectifs, normes et niveaux. Il en est de même pour le paragraphe 3.

Dès lors, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incomplète de la directive et exige que les dispositions sous revue soient modifiées conformément à ses observations.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire rappelle dans ce contexte que les normes de qualité à respecter ont été précisées, à l'instar de l'amendement à l'article 15, sachant qu'il s'agit ici de l'ensemble des activités (exercées par l'État) en matière de délivrance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord et des activités par les instituts de formation (publics ou privés). Par conséquent, la commission précise par voie d'amendement qu'il s'agit en l'occurrence d'un système de normes de qualité de type ISO 9001.

Pour ce qui est du paragraphe 2, étant devenu superflu, la commission parlementaire décide de le supprimer. En effet, le Conseil d'État considère, dans son commentaire relatif à l'article 27 de la loi, que le renvoi précis vers les normes de compétences, niveaux de connaissance et aptitudes à atteindre et à examiner fixées par l'article correspondant de la directive déléguée 2020/12, qui définit les objectifs de formation pour chaque niveau de qualification dans son article 1<sup>er</sup> « permet de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive. ». L'objectif de fixer les objectifs de formation et les normes de compétence est atteint.

Pour ce qui est du paragraphe 3 et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission précise les normes de qualité « de type ISO 9001 » et ajuste la phrase introductive en conséquence. À noter encore dans ce contexte qu'une période transitoire de 10 ans pour l'entrée en vigueur de ces normes de qualité est prévue selon l'article 39 de la directive.

La commission propose par conséquent de libeller le nouvel article 22 (ancien article 21) du projet de loi comme suit :

#### « Article 21

##### **Art. 22. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord doivent faire font l'objet d'un suivi continu dans le cadre

d'un système de normes de qualité **de type ISO 9001** afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

~~(2) Le ministre veille à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive sont clairement identifiés.~~

(3) ~~Le ministre veille à ce que,~~ Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité **de type ISO 9001** couvre :

- a) 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- b) 2° tous les cours et programmes de formation ;
- c) 3° les examens et évaluations effectués ~~par chaque État membre ou sous son autorité par le Grand-Duché de Luxembourg ; et~~
- d) 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

#### Article 22

L'article 22 déposé a trait à l'évaluation.

Dans son avis du 17 décembre 2021, pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive. Il exige que la transposition de l'article 28, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397 soit adaptée au contexte national, pour écrire : « (1) Les organismes indépendants évaluent [...] ».

Pour ce qui est du paragraphe 2, en ce qu'il constitue une copie conforme de l'article 28, paragraphe 2, de la directive à transposer, le Conseil d'État estime qu'il est inintelligible, étant donné que l'autorité compétente concernée, à l'information de laquelle le ministre est censé veiller, est le ministre lui-même. Le Conseil d'État renvoie dès lors à ses considérations générales et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le bout de phrase « le ministre veille à ce que ».

Pour ce qui est du paragraphe 2 et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser le libellé et de remplacer par voie d'amendement les termes « des autorités compétentes » par les termes « le ministre ». À noter qu'il va de soi que le destinataire des évaluations effectuées au Luxembourg est le ministre qui décide des conséquences à tirer de l'évaluation.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 23 (ancien article 22) du projet de loi comme suit :

#### « Article 22 »

##### **Art. 23. Evaluation**

(1) ~~Le ministre veille à ce que d~~ Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) ~~Le ministre veille à ce que l~~ Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention ~~des autorités compétentes concernées du ministre~~. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que ses observations ayant été prises en compte, les oppositions formelles relatives à cet article pour transposition incorrecte de la directive peuvent être levées.

La commission parlementaire en prend note et décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

### *Article 23*

L'article 23 déposé a trait à la prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande au paragraphe 1<sup>er</sup>, visant à transposer l'article 29, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive (UE) 2017/2397 précitée en matière de prévention de fraude et de pratiques illégales, quelles sont les « mesures appropriées », dont la loi en projet se propose de charger le ministre et les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi en projet. À noter que la loi ne la saurait investir ni les membres du Gouvernement, ni les agents précités, d'un pouvoir réglementaire. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous revue.

Au paragraphe 2, la deuxième phrase, qui énonce que le ministre respecte les principes de la protection des données prévus par le règlement général sur la protection des données, est superfétatoire selon la Haute Corporation et est à supprimer.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les termes « mesures appropriées » ; terminologie qui est selon le Conseil d'État susceptible d'être interprétée comme un « pouvoir réglementaire ». Est opérée à cette fin une division du paragraphe 1<sup>er</sup> en deux paragraphes pour étayer les mesures nécessaires en vue de prévenir la fraude et les pratiques illégales.

Les mesures appropriées visées afin d'éviter la fraude sont en effet les mesures de contrôle administratives (par le ministre) et policières (par les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>), sachant que les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, etc. devraient être conformes et aux renseignements figurant dans les registres nationaux et européens (European Crew Database) et aux autres documents de bord.

En pratique, il s'agit d'un contrôle de plausibilité des documents, pour la plupart remplis par le conducteur (livre de bord, livret de service), en attendant la mise en place d'instruments de contrôle électroniques prévue pour le futur par le régulateur européen (à l'aide de livrets de service électroniques et de livres de bord électroniques).

En complément de l'article 17, il y a lieu de préciser qu'en cas de doute sur les temps de navigation ceux-ci ne sont pas reconnus.

La commission propose de modifier le nouvel article 24 (ancien article 23) du projet de loi comme suit :

#### « Article 23 »

#### **Art. 24. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

**(1) ~~Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1<sup>er</sup> prennent les mesures appropriées pour~~ Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>, en concertation avec les services de police allemands, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 ~~et des contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.~~**

**(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.**

**Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17 paragraphe 2.**

**(2) (3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâti-**

ment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence aux « mesures appropriées » critiquée par lui se trouve être supprimée, la nouvelle teneur de l'article décrivant avec précision les mesures de contrôle à prendre, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Cependant et concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, la précision selon laquelle les mesures de contrôle sont faites « en concertation avec les services de police allemands » est à supprimer d'après le Conseil d'État, le pouvoir des agents de police ne pouvant être limité par une concertation obligatoire. La concertation reste cependant toujours possible.

Dans ses remarques d'ordre légistique, au paragraphe 1<sup>er</sup>, une virgule est à insérer après les termes « article 26 » d'après le Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation constate que la nouvelle teneur du paragraphe 2 suit ses observations. Au paragraphe 2, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « article 17 » d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

#### *Article 24*

L'article 24 déposé a trait aux sanctions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Celle-ci dispose dans son article 11 que « [l]es contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation sont punies d'une amende de 25 à 12.500 euros, sans que celle-ci puisse toutefois être supérieure à la contre-valeur en francs luxembourgeois, au jour de la décision judiciaire, de 2.500 droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international. » Au vu de la teneur de l'article 11 en question, le Conseil d'État demande de supprimer la référence à la loi et de définir les peines précisément.

Par ailleurs, il constate que concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé à l'alinéa sous revue. Il en est ainsi de l'article 8, paragraphes 2, 4, 5, 6, de l'article 17, paragraphe 5 et de l'article 18, paragraphes 3 et 4. Étant donné que les dispositions précitées sont entachées d'une indétermination quant aux éléments constitutifs des infractions, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue qui contrevient au principe de la spécification de l'incrimination.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire énumère les comportements à incriminer, faisant ainsi suite au principe de spécification de l'incrimination aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

Il y est fait une distinction entre la peine d'emprisonnement maximale pour les différents éléments constitutifs d'une infraction en fonction de la gravité du comportement.

Les comportements énumérés sont similaires à la liste des comportements sanctionnés par le législateur allemand dans sa « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* ».

Une base légale pour les avertissements taxés est également ajoutée en tant que moyen de sanction efficace en s'inspirant de dispositions similaires de l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial afin de pouvoir compléter le catalogue des avertissements taxés.

#### « Article 24 »

#### Art. 25. Sanctions

**(1) Les infractions aux dispositions des articles 6, 8, paragraphes 2, 4, 5 et 6, 17, paragraphes 1, 3 et 5, 18 paragraphes 3 et 4 et 20, paragraphe 4 de la présente loi sont punies conformément aux dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation sur la Moselle.**

~~Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du titre, objet de l'infraction.~~

~~(2) Sera en outre puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement quiconque aura falsifié un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service, livre de bord, certificat médical, ou tout autre document nécessaire à l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service ou livre de bord.~~

~~La même sanction s'applique en cas de tentative de falsification.~~

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;



– 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;

2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;

3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;

4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(7) 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.

(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

(10) 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 8 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. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État rappelle s'être opposé formellement dans son premier avis à la teneur initiale de l'article en projet comme contrevenant au principe de la spécification de l'incrimination consacré par l'article 14 de la Constitution. Il avait de plus demandé la suppression à l'ancien paragraphe 1<sup>er</sup> de la référence à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle. La référence à ladite



loi a été supprimée et l'amendement a précisé les comportements incriminés et les peines qui y sont attachées.

L'amendement parlementaire a également ajouté une disposition relative aux avertissements taxés.

L'opposition formelle peut dès lors être levée par le Conseil d'État, les incriminations étant définies avec la précision nécessaire.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'à l'endroit du paragraphe 2, point 3°, il y a lieu de viser « le conducteur ».

Au paragraphe 10, première phrase, il convient d'écrire « trente » en toutes lettres d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

#### *Article 25*

L'article 25 déposé a trait à la recherche et constatation des infractions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État rappelle que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune de ces qualités, d'autre part. L'emploi des termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale » dans une disposition ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la police.

Le même article définit encore les membres du cadre policier et les membres du cadre civil du Service de police judiciaire de la Police grand-ducale, qui ont la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire. L'article 18 de cette loi, tout comme les articles 11 et 13 du Code de procédure pénale, leur attribuent une compétence générale en matière de police judiciaire et déterminent leurs pouvoirs. Point n'est donc besoin, ni même indiqué, de leur conférer, de manière ponctuelle, cette compétence ou des pouvoirs en la matière dans d'autres lois, au risque de semer la confusion quant à leurs missions.

Le Conseil d'État demande que soit précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par « insigne distinctif ».

La commission parlementaire tient à préciser que cet article ne visait pas l'ensemble des fonctionnaires de la Police grand-ducale, mais seulement ceux visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle. Le libellé est partant identique à celui de l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial, mais, en raison de l'imprécision constatée par le Conseil d'État, il est fait droit à ses observations en précisant dans le libellé « les agents de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » à l'instar de la terminologie retenue à l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

À noter encore que le signe distinctif des agents de contrôle mentionné se manifeste de nos jours par la présentation d'une carte de légitimation en tant qu'agent de surveillance du Service de la navigation, à l'instar de celle qui est utilisée par les agents de la Police grand-ducale.

Une disposition identique se trouve à l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 26 (ancien article 25) du projet de loi comme suit :

#### « Article 25 »

#### **Art. 26. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ~~visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale~~, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale », critiqués par lui, ont été remplacés par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

En aucun cas, il ne saurait être question de confier au directeur général de la Police le pouvoir de conférer la qualité d'officier de police judiciaire. Au vu de la contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, de viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

La commission parlementaire fait droit à la menace d'opposition formelle ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire décide ainsi de remplacer les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de la police judiciaire ».

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

#### *Article 26*

L'article 26 déposé a trait aux dispositions financières.

La commission parlementaire propose de compléter l'alinéa 2 (devenu le paragraphe 2) par une disposition supplémentaire sur les taxes, vu le travail administratif lié à la délivrance de ces titres qui ne figuraient pas expressément dans le projet de loi.

À l'alinéa 8 (devenu le paragraphe 8) il est fait droit aux observations du Conseil d'État dans ses considérations générales en précisant le libellé et en remplaçant les termes « sous la responsabilité d'une autorité administrative » par les termes « organisé par le ministre » à l'identique de l'amendement au niveau de l'article 14, paragraphe 1.

Aux alinéas 9 et 10 (devenus les paragraphes 9 et 10), le terme « alinéas » est remplacé par le terme « paragraphes », s'agissant d'un corollaire de la renumérotation des alinéas en paragraphes.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 26) du projet de loi comme suit :

« Article 26

#### **Art. 27. Dispositions financières**

(1) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, **la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.**

(3) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

(6) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

(7) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen **sous la responsabilité d'une autorité administrative organisé par le ministre** et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup> a).

(9) La taxe d'instruction visée dans les **alinéas paragraphes** 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe ~~doit être~~ est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux **alinéas paragraphes** 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée. »

Les amendements n'appellent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

#### *Article 27*

L'article 27 déposé a trait aux normes et modèles fixés par la Commission européenne.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article sous revue vise à transposer les articles 31 à 34 de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui traitent des actes délégués et d'exécution à adopter par la Commission européenne. Or, la disposition sous revue n'opère toutefois ni transposition par référence, ni transposition dynamique de ces normes, étant donné qu'une référence exacte aux actes en cause fait défaut. Le Conseil d'État rappelle à nouveau qu'un renvoi indistinct et imprécis à ces normes n'est pas de nature à en assurer l'application ou la transposition sur le territoire national.

Comme observé à l'endroit de l'article 3, point 28, seule la directive déléguée (UE) 2020/12 doit faire l'objet d'une transposition, la référence exacte aux règlements européens aux endroits qui entendent y renvoyer étant suffisante. Cette directive, en ce qu'elle n'a encore été transposée en droit luxembourgeois par aucun texte, peut faire l'objet, à l'article sous revue, d'une transposition par référence. Celle-ci consiste à déclarer applicable dans l'ordre interne une directive dans son intégralité ou en partie par simple renvoi au Journal officiel de l'Union européenne, dans la mesure où ses dispositions prévoient des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Cette manière de procéder permet également de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui exige que « [l]es États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés ».

À titre liminaire, dans l'intitulé de l'article, la commission parlementaire supprime le terme « modèles », étant donné que ces derniers se trouvent dans le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le renvoi aux modèles également ici, vu que les modèles sont fixés par le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable et que le renvoi a déjà été fait au niveau des articles 8, paragraphe 3, 14, paragraphe 3 et 17, paragraphe 4.

Finalement il est fait droit aux observations du Conseil d'État en prévoyant une transposition par référence et dynamique pour l'annexe IV de la loi, vu que, comme le mentionne à juste titre le Conseil d'État, les normes y mentionnées (a priori des normes CESNI) et les dates d'entrée en vigueur, sont susceptibles de modification par des actes délégués récurrents et qu'il s'agit de normes purement techniques.

Il convient de noter qu'un acte délégué, sous forme de règlement délégué 2022/184, pris en exécution de l'article 32 de la directive 2017/2397 et portant insertion dans l'annexe IV des normes CESNI et des dates d'entrée en vigueur, a été publié le 11 février 2022.

Le paragraphe 2 quant à lui, étant devenu superfétatoire, est supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 28 (ancien article 27) du projet de loi comme suit :

« Article 27

*Art. 28. Normes et modèles fixées par la Commission européenne*

~~(1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397. Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.~~

~~(2) Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les adoptions ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »~~

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que la formulation retenue par le projet de loi à l'amendement sous revue ainsi qu'aux amendements 6, 9, 11 (amendements du 30 mars 2022), selon laquelle les modifications par actes délégués sont applicables « aux dates y indiquées » au Grand-Duché de Luxembourg n'est pas satisfaisante aux fins de la transposition dynamique. Une telle formulation manque de précision, ne permettant pas de déterminer laquelle des dates de la directive ou de sa transposition est à retenir.

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article 32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

« Les exigences visées à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/239.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

Cette transposition par référence et dynamique de l'annexe IV de la directive rend superflue l'annexe IV de la loi en projet, qui se trouve donc à supprimer.

Par l'ajout des alinéas 1<sup>er</sup> à 3 nouveaux, la commission parlementaire estime faire droit à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues et sa suggestion rédactionnelle y relative.

En l'occurrence sont visés les actes délégués pris en exécution de l'article 32 sur les normes CESNI de la directive (UE) 2017/2397.

Par rapport au texte proposé par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'ajouter par voie d'amendement également une référence au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 13, puisqu'il vise les exigences en matière de compétences (Tableau B de l'annexe IV) ; les termes « tel que modifié » étant mis au singulier car l'annexe est modifiée et le numéro de directive est complété.

La commission décide de supprimer l'annexe IV, puisqu'elle est devenue superflue.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 28) du projet de loi comme suit :

*« ~~Art. 28.~~ Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne*

Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

#### *Article 28*

L'article 28 déposé a trait aux dispositions modificatives.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### *Article 29*

L'article 29 déposé a trait aux dispositions transitoires.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate à l'endroit du paragraphe 4 que les auteurs se réfèrent à la loi 96/50/CE. Or, un tel acte n'existe pas et il y a lieu de revoir la référence en question. En tout état de cause, le Conseil d'État rappelle que la référence à une directive européenne est à proscrire et préconise de se référer à l'acte national de transposition.

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État relatives au paragraphe 4, la référence à la « loi 96/50/CE » est remplacée par le renvoi au règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle portant transposition de la directive 96/50/CE.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 30 (ancien article 29) du projet de loi comme suit :

*« Article 29*

#### **Art. 30. Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.



(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1° a) et 3° e).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies :

- a) 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- b) 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- e) 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, a), 2° b) et 3° e), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application **du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle de la loi 96/50/CE** et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date. »

La commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe à l'endroit du nouvel article 29 (ancien article 30), prévoyant que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

En effet, l'objectif de la directive 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers est double, c'est-à-dire de définir les exigences de reconnaissance au niveau de l'article 10 de la directive 2017/2397 et de prévoir des mesures transitoires au niveau de l'article 38 de la directive 2017/2397 pour la reconnaissance de certificats existants sur base d'accords internationaux existants.

Même si le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral spécifique en la matière avec des pays tiers, le Luxembourg – *de jure* et *de facto* –, par le biais du règlement de police sur la navigation de la Moselle (basé sur la Convention de la Moselle, qui date d'avant le traité de l'Union européenne) et du fait du condominium germano-luxembourgeois pour la Moselle – reconnaît les

certificats de qualification, livres de bord et livrets de service d'États tiers reconnus par les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), dont la Suisse fait partie.

En conséquence des citations des législations allemande et mosellane<sup>1</sup>, il s'avère nécessaire de transposer le point 2) de la directive modificative 2021/1233 au niveau de l'article 30.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 29 (ancien article 30) du projet de loi comme suit :

**« (5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN. »**

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

#### Article 30

L'article 30 déposé a trait l'entrée en vigueur.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 31

L'article 31 déposé a trait à l'intitulé abrégé.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 32 – supprimé

L'article 32 déposé a trait à la formule exécutoire.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique le Conseil d'État, dans son avis du 17 décembre 2021, note que contrairement aux règlements grand-ducaux, les lois ne comportent pas de formule exécutoire et il y a lieu de faire abstraction de l'article sous examen.

<sup>1</sup> Cit. Binnenschiffspersonalverordnung (BinSchPersV) du 21.12.21.

§128Anerkennung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern aus Drittstaaten

1 Auf der Donau bleiben vorbehaltlich des § 10 Absatz 4 Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die von der Ukraine oder Serbien bis zum 17. Januar 2024 ausgestellt worden sind, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

2 Auf den Bundeswasserstraßen der Zonen 1 bis 4 bleiben bis zum 17. Januar 2024 von der Schweiz ausgestellte Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein sowie Hochrheinpatente bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

Cit. : « Article 1.08 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle

« Construction, gréement et équipages des bâtiments

1. Les bâtiments doivent être construits et grés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.

2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque la construction, le gréement, l'équipage et l'exploitation des bâtiments sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des États riverains de la Moselle et que :

a) les bâtiments sont munis d'un certificat de visite et d'un livre de bord conformes au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des documents en tenant lieu. L'équipage minimum correspondant doit découler de l'un des documents mentionnés dans la 1ère phrase ;

b) la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle. Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations. »



La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État et de supprimer l'article 32.

\*

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

#### Chapitre 1<sup>er</sup> – Objet, champ d'application et définitions

##### Art. 1. Objet

La présente loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

##### Art. 2. Champ d'application

(1) La présente loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre :

- 1° les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres ;
- 2° les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;
- 3° les remorqueurs et pousseurs destinés à :
  - a) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points 1° et 2 ;
  - b) remorquer ou pousser des engins flottants ;
  - c) mener à couple les bateaux visés aux points 1° et 2° ou des engins flottants ;
- 4° les bateaux à passagers ;
- 5° les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de marchandises ;
- 6° les engins flottants.

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

- 1° naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;
- 2° intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;
- 3° intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 8 et 9.

##### Art. 3. Définitions

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

- 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;

- 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;
- 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;

- 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il fait effectuer ;
- 30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise, soit de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° « ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

## **Chapitre 2 – Certificats de qualification de l'Union européenne**

### **Art. 4. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont**

(1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sont munis soit d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union européenne et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.

(3) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### **Art. 5. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne relatif à des opérations spécifiques**

(1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié sont munis d'un certificat de qualification de l'Union européenne délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### **Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 8 lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- 3° ils naviguent au radar ;
- 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- 5° ils conduisent de gros convois.

**Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres Etats membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

**Chapitre 3 – Certification des qualifications professionnelles*****Section 1 – Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques*****Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré par le ministre expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

**Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 5.

#### **Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

A l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union européenne, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

- 1° pour les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 3°, aient été soumises ;
- 2° pour les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, aient été soumises.

#### **Art. 11. Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union européenne ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

(2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union européenne, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

(3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

### *Section 2 – Compétences*

#### **Art. 12. Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13.

#### **Art. 13. Evaluation des compétences**

(1) Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

(2) Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

- 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° et 2° du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° et 4° du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

#### **Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1°, sont organisés par le ministre. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

(3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

(4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

(5) Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 5, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.



Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants du secteur de la navigation intérieure et compte trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

(7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

(8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2.

Le certificat de qualification visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicale fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à dix-huit ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- 1° les conditions détaillées de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 4° les conditions médicales détaillées à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 5° les modalités détaillées de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 6° les matières détaillées de l'examen de capacité professionnelle auquel les candidats se soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>.

#### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

(1) Un règlement grand-ducal établit des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application par ces établissements d'enseignement ou de formation d'une norme de qualité nationale ou internationale de type ISO 9001 conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>.



(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> que si :

- 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

#### **Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

- 1° un rapport audité par un expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant que les normes précitées sont remplies ;
- 2° les informations suivantes :
  - a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;
  - b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

### *Section 3 – Temps de navigation et aptitude médicale*

#### **Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(4) Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

#### **Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

1<sup>o</sup> leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;

2<sup>o</sup> leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

3<sup>o</sup> le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale

conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) Sans préjudice du paragraphe 4, si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les mesures de réduction de risques et les restrictions qu'il impose.

(8) Si un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction de risques et les restrictions du certificat de qualification.

## **Chapitre 4 – Dispositions administratives**

### **Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

### **Art. 20. Registres**

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union européenne, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union européenne, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré est aménagé de la manière suivante :

1° L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;

- 2° Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- 3° Les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

(2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

(3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

(4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### **Art. 21. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité de type ISO 9001 afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

(2) Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité de type ISO 9001 couvre :

- 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- 2° tous les cours et programmes de formation ;
- 3° les examens et évaluations effectués par le Grand-Duché de Luxembourg ;
- 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### **Art. 22. Evaluation**

(1) Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union euro-

péenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention du ministre. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

### **Art. 23. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17, paragraphe 2.

(3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats.

### **Art. 24 Sanctions**

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de

service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° le conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;
- 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

- 1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;
- 2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;
- 3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;
- 4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(7) 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.

(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant



les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

(10) Le versement de la taxe dans un délai de trente jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe 8 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. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'État informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.

### **Chapitre 5 – Dispositions finales**

#### **Art. 26. Dispositions financières**

(1) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.

(3) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.



(6) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

(7) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen organisé par le ministre et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup>.

(9) La taxe d'instruction visée dans les paragraphes 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux paragraphes 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

#### **Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne**

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

#### **Art. 28. Dispositions modificatives**

L'article 4 *quater*, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifié comme suit :

« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »

#### **Art. 29. Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>.

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies :

- 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, 2° et 3°, du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux établis conformément aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

(5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

#### **Art. 30. Intitulé de citation**

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante :

« loi du XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

#### **Art. 31. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

Luxembourg, le 14 octobre 2022

*La Présidente*  
Chantal GARY

*La Rapportrice,*  
Jessie THILL

\*

## ANNEXE I

EXIGENCES EN MATIERE D'AGE,  
DE CONFORMITE ADMINISTRATIVE, DE COMPETENCE  
ET DE TEMPS DE NAVIGATION

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la loi)

Les exigences relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base
  - 1.1. Exigences relatives à la certification d'homme de pont
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - être âgé d'au moins 16 ans,
    - avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.
  - 1.2. Exigences relatives à la certification de matelot léger
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - être âgé d'au moins 15 ans,
    - avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15.
2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel
  - 2.1. Exigences relatives à la certification de matelot
 

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

    - a) – être âgé d'au moins 17 ans,
      - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;

ou
    - b) – être âgé d'au moins 18 ans,
      - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;

ou
    - c) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,
      - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
      - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.2. Exigences relatives à la certification de maître matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;
- ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.3. Exigences relatives à la certification de timonier

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) – avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

## 3. Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement

### 3.1. Exigences relatives à la certification d'un conducteur de bateau

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) – être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) – être âgé d'au moins 18 ans,
  - être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 7, paragraphe 2 ou 3,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) – être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,

- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- d) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.
- 3.2. Exigences applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs
- 3.2.1. Voies d'eau à caractère maritime  
Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.
- 3.2.2. Radar  
Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.
- 3.2.3. Gaz naturel liquéfié  
Tout demandeur doit:
- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.
- 3.2.4. Gros convois  
Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.
4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques
- 4.1. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers  
Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
  - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.
- Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:
- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 2.
- 4.2. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de GNL  
Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
  - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

- a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:
  - au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
  - au moins 90 jours au cours de l'année précédente; ou
- b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

\*

## *ANNEXE II*

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIERE DE COMPETENCE

1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel
  - 1.1. Navigation
 

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

    - d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
    - d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
    - d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.
  - 1.2. Exploitation de bâtiments
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
    - d'utiliser les équipements du bâtiment.
  - 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
    - d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
    - d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>.
  - 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
    - d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.
  - 1.5. Entretien et réparation
 

Le matelot doit être capable:

    - d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

## 1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

## 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

### 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>,
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

<sup>3</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).



### 2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d’assurer le chargement, l’arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;
- de planifier et d’assurer la stabilité du bâtiment,
- de planifier et d’assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.

### 2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l’électrotechnique, l’électronique et les systèmes de commande,
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
- d’organiser l’utilisation et l’application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
- de contrôler l’entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

### 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d’organiser l’entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

### 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d’assurer la gestion des ressources humaines, d’être socialement responsable et d’organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
- d’assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l’utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

### 2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l’environnement

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
- d’assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de mettre en place des plans d’urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d’urgence,
- d’assurer le respect des exigences relatives à la protection de l’environnement.

## 3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques

### 3.1. Navigation sur des voies d’eau intérieures à caractère maritime

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d’eau à caractère maritime,
- d’utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
- d’utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l’AISM (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d’eau intérieures à caractère maritime.

### 3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
- d’interpréter l’affichage du radar et d’analyser les informations fournies par le radar,
- de réduire les interférences d’origines diverses,
- de naviguer au radar en tenant compte de l’ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
- de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.

## 4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques

### 4.1. Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

- d’organiser l’utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
- d’appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d’urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l’annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de communiquer dans un anglais élémentaire,
- de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) n° 1177/2010.

### 4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)

Tout demandeur doit être capable:

- d’assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d’hygiène et de sécurité,
- d’être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
- d’assurer la vérification périodique de l’installation GNL,
- de savoir comment réaliser les opérations d’avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
- de préparer l’installation GNL pour l’entretien des bâtiments,
- de gérer les situations d’urgence liées au GNL.

\*

## ANNEXE III

### EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES A L’APTITUDE MEDICALE

L’aptitude médicale, qui recouvre l’aptitude physique et l’aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d’un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d’exécuter les tâches nécessaires à l’exploitation d’un bâtiment,
- d’exécuter les tâches assignées à tout moment, ou
- de percevoir correctement son environnement.

L’examen porte notamment sur l’acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l’état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.





Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7817



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

**N° 7817**

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

## PROJET DE LOI

**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\*

### **Chapitre 1<sup>er</sup> - Objet, champ d'application et définitions**

#### **Art. 1. Objet**

La présente loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

#### **Art. 2. Champ d'application**

(1) La présente loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre :

1° les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres ;

2° les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;

3° les remorqueurs et pousseurs destinés à :

a) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points 1° et 2° ;

b) remorquer ou pousser des engins flottants ;

c) mener à couple les bateaux visés aux points 1° et 2° ou des engins flottants ;



4° les bateaux à passagers ;

5° les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de marchandises ;

6° les engins flottants.

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

1° naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;

2° intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;

3° intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 8 et 9.

### **Art. 3. Définitions**

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

1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;

2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;

3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;

4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;

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

6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;

7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;

8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;

9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches

diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;

10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;

11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;

12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;

13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;

14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;

15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;

16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;

17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;

18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;

19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;

20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;

21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;

22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;

23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;

24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;

25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;

26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;

27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;

29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il fait effectuer ;

30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise, soit de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;

31° « ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

## **Chapitre 2 - Certificats de qualification de l'Union européenne**

### **Art. 4. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont**

(1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sont munis soit d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union européenne et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.

(3) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### **Art. 5. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne relatif à des opérations spécifiques**

(1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié sont munis d'un certificat de qualification de l'Union européenne délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### **Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 8 lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- 3° ils naviguent au radar ;

4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;

5° ils conduisent de gros convois.

### **Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres Etats membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

## **Chapitre 3 - Certification des qualifications professionnelles**

### ***Section 1 - Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques***

#### **Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré par le ministre expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

#### **Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 5.

### **Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

A l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union européenne, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

1° pour les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 3°, aient été soumises ;

2° pour les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, aient été soumises.

### **Art. 11. Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union européenne ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

(2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union européenne, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

(3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

## **Section 2 - Compétences**

### **Art. 12. Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13.

### **Art. 13. Évaluation des compétences**

(1) Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.



(2) Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou

2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;

3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;

4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° et 2° du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° et 4° du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

#### **Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1°, sont organisés par le ministre. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des

examineurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

(3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

(4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examineurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

(5) Les examineurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 5, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants du secteur de la navigation intérieure et compte trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

(7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

(8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2.

Le certificat de qualification visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicale fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à dix-huit ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

1° les conditions détaillées de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

4° les conditions médicales détaillées à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

5° les modalités détaillées de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

6° les matières détaillées de l'examen de capacité professionnelle auquel les candidats se soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>.

#### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

- (1) Un règlement grand-ducal établit des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application par ces établissements d'enseignement ou de formation d'une norme de qualité nationale ou internationale de type ISO 9001 conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> que si :

1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;

2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;

3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

#### **Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

### ***Section 3 - Temps de navigation et aptitude médicale***

#### **Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2°, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures

supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(4) Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

### **Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) Sans préjudice du paragraphe 4, si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les mesures de réduction de risques et les restrictions qu'il impose.

(8) Si un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction de risques et les restrictions du certificat de qualification.

## **Chapitre 4 – Dispositions administratives**

### **Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

### **Art. 20. Registres**

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la



délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union européenne, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union européenne, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré est aménagé de la manière suivante :

1°L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;

2°Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;

3°Les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

(2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

(3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

(4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### **Art. 21. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité de type ISO 9001 afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

(2) Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité de type ISO 9001 couvre :

- 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- 2° tous les cours et programmes de formation ;
- 3° les examens et évaluations effectués par le Grand-Duché de Luxembourg ;
- 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### **Art. 22. Évaluation**

(1) Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités

liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention du ministre. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

### **Art. 23. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17, paragraphe 2.

(3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats.

### **Art. 24 Sanctions**

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne pas correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de

l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;

6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;

7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;

8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;

9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;

10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;

11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

3° le conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;

4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;

5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;

6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;

7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;

2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;

3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;

4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(7) 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.

(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

(10) Le versement de la taxe dans un délai de trente jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe 8 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. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.

## **Chapitre 5 – Dispositions finales**

### **Art. 26. Dispositions financières**

(1) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la

délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.

(3) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

(6) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

(7) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen organisé par le ministre et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup>.

(9) La taxe d'instruction visée dans les paragraphes 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux paragraphes 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

### **Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne**

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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



## **Art. 28. Dispositions modificatives**

L'article 4 *quater*, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifié comme suit :

« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »

## **Art. 29. Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>.

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après

sont remplies :

- 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, 2° et 3°, du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux établis conformément aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

(5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

### **Art. 30. Intitulé de citation**

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante :

« loi du XXX relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

### **Art. 31. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés  
en sa séance publique du 18 octobre 2022

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

## ANNEXE I

### EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÂGE, DE CONFORMITÉ ADMINISTRATIVE, DE COMPÉTENCE ET DE TEMPS DE NAVIGATION

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la loi)

Les exigences relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

#### 1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base

##### 1.1. Exigences relatives à la certification d'homme de pont

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- être âgé d'au moins 16 ans,
- avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.

##### 1.2. Exigences relatives à la certification de matelot léger

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- être âgé d'au moins 15 ans,
- avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15.

#### 2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel

##### 2.1. Exigences relatives à la certification de matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — être âgé d'au moins 17 ans,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;

OU

- b) — être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;

OU

- c) — avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.2. Exigences relatives à la certification de maître matelot

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;

OU

- b) — avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,  
  
— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## 2.3. Exigences relatives à la certification de timonier

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,  
  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) — avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,  
  
— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,  
  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) — avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,  
  
— avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,  
  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

## 3. Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement

### 3.1. Exigences relatives à la certification d'un conducteur de bateau

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit:

- a) — être âgé d'au moins 18 ans,  
  
— avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,  
  
— avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,  
  
— être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) — être âgé d'au moins 18 ans,  
  
— être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 7, paragraphe 2 ou 3,

- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) — être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- d) — avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

### 3.2. Exigences applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs

#### 3.2.1. Voies d'eau à caractère

maritime Tout demandeur

doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.

#### 3.2.2. Radar

Tout demandeur doit:

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.

#### 3.2.3. Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit:

- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.

#### 3.2.4. Gros convois

Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.

4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques

4.1. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:

- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 2.

4.2. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de GNL

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit:

a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL:

- au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
- au moins 90 jours au cours de l'année précédente;

ou

b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.



## ANNEXE II

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE

#### 1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel

##### 1.1. Navigation

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manœuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable:

- d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
- d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
- d'aider à la navigation et aux manœuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

##### 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
- d'utiliser les équipements du bâtiment.

##### 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
- d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
- d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.

##### 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
- d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.

##### 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable:

- d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

## 1.6. Communication

### Le matelot doit être capable:

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

## 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

### Le matelot doit être capable:

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0. Supervision

#### Le conducteur de bateau doit être capable:

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### 2.1. Navigation

#### Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manœuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

### 2.2. Exploitation de bâtiments

#### Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>,
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

### 2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

#### Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage;

<sup>(1)</sup> Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

- de planifier et d'assurer la stabilité du bâtiment,
- de planifier et d'assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010.

#### 2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande,
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
- d'organiser l'utilisation et l'application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
- de contrôler l'entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

#### 2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'organiser l'entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

#### 2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'assurer la gestion des ressources humaines, d'être socialement responsable et d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
- d'assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l'utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

#### 2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l'environnement

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
- d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de mettre en place des plans d'urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d'urgence,
- d'assurer le respect des exigences relatives à la protection de l'environnement.

### 3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques

#### 3.1. Navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère

maritime

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les

autres publications spécifiques aux voies d'eau à caractère maritime,

- d'utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
- d'utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

### 3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
- d'interpréter l'affichage du radar et d'analyser les informations fournies par le radar,
- de réduire les interférences d'origines diverses,
- de naviguer au radar en tenant compte de l'ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar (telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
- de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.

## 4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques

### 4.1. Expert en matière de navigation avec

passagers Tout demandeur doit être

capable:

- d'organiser l'utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
- d'appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d'urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010,
- de communiquer dans un anglais élémentaire,
- de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) n° 1177/2010.

### 4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié

(GNL) Tout demandeur doit être capable:

- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité,
- d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
- d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL,
- de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
- de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments,
- de gérer les situations d'urgence liées au GNL.

### ANNEXE III

#### EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'APTITUDE MÉDICALE

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d'un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable:

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bâtiment,
- d'exécuter les tâches assignées à tout moment, ou
- de percevoir correctement son environnement.

L'examen porte notamment sur l'acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l'état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

---

7817



## Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 18/10/2022 16:27:01	Président: M. Etgen Fernand
Scrutin: 2	Secrétaire A: M. Scheeck Laurent
Vote: PL 7817 Qualifications professionnelles	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi - Projet de loi 7817	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	58	0	0	58
Procuration:	2	0	0	2
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Arendt épouse Kemp Nana	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
M. Galles Paul	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
M. Hengel Max	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Margue Elisabeth	Oui	
M. Mischo Georges	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schaaf Jean-Paul	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				

<b>déi gréng</b>					
Mme Ahmedova Semiray	Oui		M. Benoy François	Oui	
Mme Bernard Djuna	Oui		Mme Empain Stéphanie	Oui	
Mme Gary Chantal	Oui		M. Hansen- Marc	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		M. Margue Charles	Oui	
Mme Thill Jessie	Oui				

<b>DP</b>					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Etgen Fernand	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
Mme Hartmann Carole	Oui		M. Knaff Pim	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)

<b>LSAP</b>					
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Biancalana Dan	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		Mme Closener Francine	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		M. Di Bartolomeo Mars	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Kersch Dan	Oui	
Mme Mutsch Lydia	Oui		M. Weber Carlo	Oui	

<b>déi Lénk</b>					
Mme Cecchetti Myriam	Oui		Mme Oberweis Nathalie	Oui	

<b>Piraten</b>					
M. Clement Sven	Oui	(M. Goergen Marc)	M. Goergen Marc	Oui	

<b>ADR</b>					
M. Engelen Jeff	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Keup Fred	Oui		M. Reding Roy	Oui	

Le Président:

Le Secrétaire général:

7817/08

**N° 7817<sup>8</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

**PROJET DE LOI**

**relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

\* \* \*

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

(25.10.2022)

*Le Conseil d'État,*

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 18 octobre 2022 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 18 octobre 2022 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 17 décembre 2021, 14 juin et 27 septembre 2022 ;

*se déclare d'accord*

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

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 25 octobre 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

01



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 14 octobre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
- Rapporteur : Madame Jessie Thill  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8027 Projet de loi modifiant la loi modifiée 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  
- Rapporteur : Madame Chantal Gary  
  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. Divers

\*

Présents : 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 Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Anouk Ensch, M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

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

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. 7817    Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Rapportrice, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

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

**2. 8027    Projet de loi modifiant la loi modifiée 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**

Suite à une brève présentation du projet de rapport par Madame la Rapportrice, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

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

**3.           Divers**

Madame la Présidente annonce qu'une réunion de commission est planifiée pour la semaine prochaine ; à l'ordre du jour de laquelle figurera notamment le projet de loi 7934.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**







## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 06 octobre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
- Rapporteur : Madame Jessie Thill  
  
- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État
2. Divers

\*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

Mme Tess Burton remplaçant Mme Cécile Hemmen  
Mme Nancy Arendt épouse Kemp remplaçant M. Marc Lies

Mme Simone Beissel, observatrice

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

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

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Jeff Engelen, Mme Cécile Hemmen, M. Marc Lies

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. 7817    Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

La commission procède à l'examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État du 27 septembre 2022.

Article 3

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue définit au point 31° le « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions », conformément à sa demande, ce qui lui permet de lever son opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 8

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue précise, conformément à sa demande émise dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, à l'article 8 de la loi en projet, paragraphes 3 et 5, que les certificats visés sont ceux délivrés au Luxembourg. Par ailleurs, à l'annexe I de la loi en projet à laquelle se rapportent les articles 8 et 9, le terme « minimales » a été supprimé et les renvois aux articles de la directive ont été remplacés par des renvois aux articles de la loi en projet.

L'amendement sous revue permet ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle relative aux articles 8 et 9 et à l'annexe I à laquelle ils renvoient.

La commission en prend acte.

Article 14

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue définit avec précision les services et administrations visés par la disposition en projet, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission en prend acte.

Article 16

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Article 18

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État rappelle qu'il s'était opposé formellement dans son avis complémentaire

du 14 juin 2022 au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive. Selon l'analyse du Conseil d'État, le paragraphe 7 laissait au seul membre d'équipage l'initiative de la réévaluation de son aptitude, en contrariété avec l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397 prévoyant la réévaluation à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale.

Or, les amendements portent l'attention du Conseil d'État sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive est, à juste titre, correctement transposé par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet. Les auteurs indiquent avoir voulu introduire une possibilité supplémentaire de réévaluation de son aptitude par le membre d'équipage lui-même, sans préjudice de la réévaluation prévue par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet (article 23, paragraphe 4, de la directive). La directive ne s'oppose pas à l'ajout d'une telle faculté. Par conséquent, le Conseil d'État peut se déclarer d'accord avec la nouvelle teneur du paragraphe 7 et peut lever son opposition formelle y relative. L'amendement reprend par ailleurs les autres suggestions formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022.

#### Article 27

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

#### Article 29

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État note encore qu'il convient de préciser aux endroits pertinents qu'il s'agit du « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg », afin d'éviter toute confusion avec le « Journal officiel de l'Union européenne ».

La commission décide de faire droit à l'observation d'ordre légistique de la Haute Corporation.

## **2. Divers**

Il est retenu que la liste des grands projets d'infrastructure fera prochainement l'objet d'une réunion de commission.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**





## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022
2. 7900 Projet de loi portant modification de  
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et  
2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et  
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne  
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation  
  - Rapporteur : Madame Jessie Thill
  - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

\*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

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

Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Transports aériens)

M. Loren Florey, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Navigation intérieure et logistique)

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022**

Les projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022 sont approuvés à l'unanimité par les membres présents de la commission.

**2. 7900 Projet de loi portant modification de  
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et  
2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et  
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

Madame Chantal Gary, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Une collaboratrice du Ministère de la Mobilité et des Transports publics procède 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 7900<sup>00</sup>.

Le projet de loi poursuit quatre buts.

Tout d'abord, il entend adapter la législation luxembourgeoise relative à la navigation aérienne pour la rendre conforme aux exigences découlant de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010, 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 et 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, ratifiés par trois lois datées toutes du 31 mai 2021. Ainsi, le présent projet de loi a pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant les infractions ou parties des obligations issues de ces trois instruments juridiques internationaux qui ne se



trouvent pas encore couverts par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en la matière. Le Grand-Duché de Luxembourg sera alors en mesure de respecter ses obligations internationales.

En second lieu, il entend moderniser et adapter les dispositions pénales prévues par le cadre légal national de l'aviation civile aux évolutions du droit pénal général. En effet, ces adaptations au niveau de la qualification des infractions et du montant des seuils des peines pénales aux dispositions actuelles du code pénal s'avèrent nécessaires du fait que les dispositions existantes n'ont pas été modifiées depuis le texte d'origine et ne sont donc plus d'actualité. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

En troisième lieu, le projet de loi étend le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne à la zone délimitée de l'aéroport, garantissant ainsi un meilleur niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

Finalement, il entend clarifier certains aspects de la coopération entre l'aéroport et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS »). En effet, la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ainsi que l'accord conclu entre l'Administration de la navigation aérienne et le CGDIS en présence de lux-Airport, disposent que le CGDIS opère le service d'incendie et de sauvetage de l'Aéroport de Luxembourg « pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne ». Or, il apparaît dans la gestion pratique des activités de sauvetage et d'incendie à l'aéroport ainsi que dans l'exécution des responsabilités respectives, que la formalisation d'un lien direct entre le CGDIS et lux-Airport, ce dernier dans sa fonction d'exploitant de l'aérodrome, serait avantageuse pour toutes les parties concernées. Pour ce faire, il y a lieu de procéder à deux modifications législatives ainsi qu'à une adaptation de l'accord précité.

La commission procède ensuite à l'examen des articles ainsi qu'à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 1<sup>er</sup> avril 2022.

### Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, note qu'il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification de ». Au sein des énumérations, chaque élément se termine par un point-virgule et le terme « et » est à omettre comme étant superfétatoire.

Afin de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier l'intitulé comme suit :

« Projet de loi portant modification de : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ~~et~~ 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, ~~et~~ 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne. »

### Article 1<sup>er</sup> nouveau

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État propose à l'endroit de l'article 3 du projet de loi, de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

La commission parlementaire décide de retenir la proposition du Conseil d'État de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin d'augmenter la lisibilité du texte par l'ajout d'un nouvel article 1<sup>er</sup> dans le projet de loi sous examen. Cette mesure est donc destinée à rendre le texte plus compréhensible pour le justiciable dans son application quotidienne.

Les articles subséquents sont par conséquent renumérotés.

#### Ancien article 1<sup>er</sup> – nouvel article 2

L'ancien article 1<sup>er</sup> (nouvel article 2) a pour objet de modifier l'article 12 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, s'agissant toujours du texte d'origine et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal.

Le Conseil d'État relève dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 que la peine prévue par le projet de loi ne modifie pas la nature de la peine actuellement prévue, qui est également contraventionnelle et non, comme l'indiquent les auteurs, délictuelle. L'article sous examen ne donne pas lieu à d'autres observations de la part du Conseil d'État.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission décide de modifier l'article comme suit :

#### **« Art. 21<sup>er</sup>.**

A l'article 12, ~~première phrase liminaire, de la même loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne~~, les termes « Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 25 à 250 euros ou d'une de ces peines seulement » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ». »

#### Ancien article 2 – nouvel article 3

L'ancien article 2 (nouvel article 3) a pour objet de modifier l'article 14 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission décide de modifier l'article comme suit :

**« Art. 32.**

L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa premier<sup>1<sup>er</sup></sup>, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ». »

Ancien article 3 – nouvel article 4

L'ancien article 3 (nouvel article 4) a pour objet de modifier l'article 14*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. La terminologie en matière d'armes est adaptée à la terminologie des textes européens en matière de sûreté et la notion des articles prohibés dans le cadre de l'aviation civile.

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, propose de compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit : « Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

Afin de faire droit à la suggestion du Conseil d'État, la commission décide d'insérer un nouvel article 1<sup>er</sup> afin de définir les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques ».

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, à l'article 14*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, dans sa nouvelle teneur proposée, signale qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 251 à 12 500 euros ». Par ailleurs, l'adjectif « communautaire » est à bannir des textes normatifs et il y a dès lors lieu de recourir systématiquement aux termes « de l'Union européenne ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**« Art. 43.**

A l'article 14*bisbis*, paragraphe 1<sup>er</sup>premier, de la même loi, l'alinéa 1<sup>er</sup>premier est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit 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, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes

incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire de l'Union européenne. » »

#### Ancien article 4 – nouvel article 5

L'ancien article 4 (nouvel article 5) a pour objet de modifier l'article 14~~ter~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ainsi, il élargit le champ d'application dudit article à la zone délimitée<sup>1</sup>.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, il y a lieu de remplacer la virgule après les termes « des zones délimitées » par le terme « et ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

#### « **Art. 54.**

~~(1) L'article 14~~ter~~, paragraphe premier, de la même loi, est modifié comme suit :~~

##### 1<sup>o</sup> Au paragraphe 1<sup>er</sup> sont apportées les modifications suivantes :

- 4<sup>o</sup> a) à l'alinéa ~~premier~~ 1<sup>er</sup>, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 2<sup>o</sup> b) à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées, et » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3<sup>o</sup> c) à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 4<sup>o</sup> d) à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 5<sup>o</sup> e) à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

~~(2) L'article 14~~ter~~, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :~~ 2<sup>o</sup> Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- 4<sup>o</sup> a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> ~~premier~~, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;

---

<sup>1</sup> La zone délimitée est une zone de sûreté aéroportuaire soumise à des règles d'accès et de circulation particulières définies par l'autorité nationale sur base d'une évaluation du risque.

- 2° b) à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3° c) à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

~~(3) A l'article 14ter, paragraphe 3, de la même loi, 3° Au paragraphe 3, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ». »~~

#### Ancien article 5 – nouvel article 6

L'ancien article 5 (nouvel article 6) a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par l'ajout d'un nouvel article 14<sup>quater</sup> introduisant une nouvelle infraction pénale concernant le bagage abandonné.

Le Conseil d'État suggère, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, dans un souci de lisibilité du texte, de le reformuler comme suit : « Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

L'article sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, estime que l'article sous examen est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 5.** Après l'article 14<sup>ter</sup> de la même loi, il est inséré un article 14<sup>quater</sup> nouveau, libellé comme suit : « Art. 14<sup>quater</sup>. [...] ». »

Dans un souci de lisibilité du texte et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

#### **Art. 65.**

~~A la suite de Après l'article 14terter, de la même loi, il est inséré un ~~ajouté un~~ nouvel article 14<sup>quaterquater</sup> nouveau, libellé comme suit :~~

« Art. 14<sup>quaterquater</sup>. Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne ~~et entraînant~~ l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

#### Ancien article 6 – nouvel article 7

L'ancien article 6 (nouvel article 7) a pour objet de modifier l'article 24~~ter~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Quant à la forme et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**Art. 76.**

A l'article 24~~terter~~, paragraphe 1<sup>er</sup>premier, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14~~quater~~quater » sont insérés entre les termes « 14~~terter~~ » et les termes « et 24~~bis~~bis ».

Ancien article 7 – nouvel article 8

L'ancien article 7 (nouvel article 8) a pour objet de modifier l'article 28~~bis~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. L'article 28~~bis~~ est actualisé et adapté sur base des dispositions actuelles de l'article 12 du code de la route.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 3, à l'article 28~~bis~~, paragraphe 3, alinéa 2, troisième phrase, dans sa nouvelle teneur proposée, le Conseil d'État signale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ». À la quatrième phrase, il y a lieu d'entourer les termes « à titre de preuve contraire » de virgules. Au paragraphe 4, point 2°, il est précisé que le terme « précitée » est à introduire entre la nature et la date de l'acte en question et le terme « modifiée » est à omettre même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications. Cette observation vaut également pour le paragraphe 6, à l'article 28~~bis~~, paragraphe 4, alinéa 4, dans sa nouvelle teneur proposée.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 87.**

L'article 28-~~bis~~bis de la même loi est modifié comme suit :

~~(1) A l'article 28bis, paragraphe premier, de la même loi, 1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>,~~ les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

~~(2) A l'article 28bis, 2° Au~~ paragraphe 2, alinéa 2, ~~de la même loi,~~ les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

~~(3) A l'article 28bis, 3° Au~~ paragraphe 3 ~~de la même loi,~~ sont apportées les modifications suivantes :

a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le membre de la police 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. »

~~(4) L'article 28bis, paragraphe 3, b) à l'alinéa 7, de la même loi, est modifié comme suit : 1°~~ les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ; ~~et 2°~~ les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée ».

~~(5) A l'article 28bis, 4° Au~~ paragraphe 4, sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1<sup>er</sup> ~~premier, de la même loi,~~ le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Substance	Taux (ng/mL)
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

~~(6) A l'article 28bis, paragraphe 4, de la même loi,~~ b) l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :



« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée. »

~~(7) A l'article 28bis, paragraphe 4, c) à l'alinéa 6, de la même loi, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».~~

~~(8) A l'article 28bis, paragraphe 4, d) à l'alinéa 7, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

~~(9) A l'article 28bis, paragraphe 4, e) à l'alinéa 8, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

~~(10) L'article 28bis, paragraphe 4, f) à l'alinéa 9, de la même loi, est modifié comme suit : 1° à la première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé »; 2° la première et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».~~

~~(11) A l'article 28bis, paragraphe 4, g) à l'alinéa 12, de la même loi, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».~~

~~(12) A l'article 28bis, 5° Au paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup> premier, de la même loi, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».~~

~~(13) A l'article 28bis, 6° Au paragraphe 6, de la même loi, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ». »~~

#### Ancien article 8 – nouvel article 9

L'ancien article 8 (nouvel article 9) a pour objet de modifier l'article 29 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante : « À l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit : ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**« Art. 98.**

A l'article 29, de la même loi, il est ajouté un ~~nouvel~~ alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. » »

Ancien article 9 – nouvel article 10

L'ancien article 9 (nouvel article 10) a pour objet de modifier l'article 30 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, **le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné**, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. À la phrase liminaire, il y a lieu de supprimer les virgules. Cette observation vaut également pour les articles 11, phrase liminaire, 13, phrase liminaire, et 14, phrase liminaire.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

**« Art. 109.**

L'article 30, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 30.**

Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 euros 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 :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou
- 4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. » »

#### Ancien article 10 - nouvel article 11

L'ancien article 10 (nouvel article 11) a pour objet de modifier l'article 31 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les dispositions de l'article 31 datent de 1978 et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal et de procéder au remplacement des dispositions non conformes au code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

#### **« Art. 1140.**

L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° au paragraphe 1<sup>er</sup>~~premier~~, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ». »

#### Ancien article 11 – nouvel article 12

L'ancien article 11 (nouvel article 12) a pour objet de modifier l'article 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1244.**

L'article 31-1, de la même loi, est modifié comme suit :

1° le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant :

« (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 un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° 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
- 3° 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 ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;

2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés. »

Ancien article 12 (nouvel article 13)

L'ancien article 12 (nouvel article 13) a pour objet de modifier l'article 33 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ici à nouveau, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions actuelles du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1342.**

A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ». »

Ancien article 13 - nouvel article 14

L'ancien article 13 (nouvel article 14) a pour objet de modifier l'article 37 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui énonce les règles définissant la compétence des tribunaux luxembourgeois pour connaître des infractions prévues par ladite loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, note qu'il y a lieu de faire abstraction de la mention de l'article 7-5 du Code de procédure pénale, qui n'a pas trait à des règles de compétence, mais à la prise en considération par le droit national luxembourgeois de condamnations définitives prononcées à l'étranger.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant l'article 7-5 du Code de procédure pénale, la commission décide d'en faire abstraction.

La commission décide également de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État. L'article sous examen est par conséquent modifié comme suit :

**« Art. 1413.**

L'article 37, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« 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.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-~~54~~ du Code de procédure pénale.

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. » »

Ancien article 14 – nouvel article 15

L'ancien article 14 (nouvel article 15) a pour objet de modifier l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1514.**

L'article 39, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa ~~1<sup>er</sup>~~<sup>premier</sup>,
  - a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;
  - b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ». »

Ancien article 15- nouvel article 16

L'ancien article 15 (nouvel article 16) a pour objet de modifier l'article 39~~quater~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État signale qu'il y a lieu d'écrire « aéroport de Luxembourg ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1615.**

A l'article 39~~quater~~<sup>quater</sup>, paragraphe ~~1<sup>er</sup>~~<sup>premier</sup>, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'~~Aéroport~~ aéroport de Luxembourg ». »

Anciens articles 16 et 17 (nouveaux articles 17 et 18)

Les deux articles à modifier prévoient que le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de l'ANA. Or, compte tenu de la réglementation sur la gestion des aérodromes qui prévoit que les services d'incendie et de sauvetage sont de la compétence de l'exploitant d'aérodrome, il y a lieu de formaliser ce principe dans la loi et de modifier les articles 4 et 89 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile.

Les articles sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

#### Article 18

Il y a lieu de rayer de la liste des missions de l'ANA l'intervention en cas d'accident ou d'incident à l'aéroport, alors que cette tâche est assurée par le CGDIS. Ceci permet de clarifier les missions de chaque entité.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1<sup>er</sup> avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

### **3. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022.

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 2

L'article 2 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 3 – amendement 1<sup>o</sup>

Dans son avis du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que le point 31<sup>o</sup> entend définir le ministre ayant le Transport dans ses attributions comme l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre de la loi. Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire une définition de l'« autorité compétente », mais du « ministre » comme étant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la définition du point 31<sup>o</sup> entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13. Dès lors, tout en renvoyant à ses observations relatives à l'amendement 13, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de modifier le point 31<sup>o</sup> afin d'y définir le terme « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 3, la commission propose de supprimer la définition relative à l'autorité



compétente et de la remplacer par une définition relative au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3, point 31° du projet de loi comme suit :

### « Art. 3. Définitions

(...)

31° ~~« autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ».~~  
**« ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions. »**

#### Article 4

L'article 4 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 5

L'article 5 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 6

L'article 6 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 7

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État note que l'amendement de l'article 7 reprend la suggestion de formulation du Conseil d'État, mais entend ajouter des modifications supplémentaires afin de tenir compte, au vu du commentaire de l'amendement, de la modification de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 par l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

La Haute Corporation constate également qu'il est fait droit à son observation d'ordre légistique qui précise que les termes « États membres » s'écrivent sans trait d'union.

Dans sa teneur amendée, le paragraphe 3 nouveau entend reconnaître comme valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre tout certificat de qualification « délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ou délivré par

les autorités compétentes d'autres États membres conformément à l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397 ».

D'après le Conseil d'État, une telle formulation est contraire à la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397. Ce nouveau paragraphe n'a pas pour objet de reconnaître la validité des certificats délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres, mais de s'assurer que les certificats des pays tiers respectent les exigences de la directive, y compris les exigences relatives aux certificats existants. Or, la reconnaissance de ces certificats demeure de la seule compétence de la Commission européenne conformément à l'article 10, paragraphes 4 et 5, de la directive (UE) 2017/2397. La reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres fait quant à elle l'objet du nouvel article 30 de la loi en projet et ne trouve pas sa place à l'amendement sous revue.

Le Conseil d'État doit donc s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

Au paragraphe 3, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de renvoyer à « l'article 38, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3, de la directive » en séparant chaque élément auquel il est renvoyé par une virgule.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de supprimer la reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres. Un amendement dans ce sens est inséré au niveau de l'article sur les dispositions transitoires (art 30).

Le libellé initialement proposé par le Conseil d'État est maintenu.

#### Article 8 – amendement

Dans les observations générales de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022, ce dernier note que la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors qu'il avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8 de la loi en projet en rapport avec l'annexe I y afférente.

Afin de faire droit aux remarques ainsi qu'à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser à l'endroit des paragraphes 3 à 5 de l'article 8 qu'il s'agit de certificats qui sont délivrés par le ministre, et de modifier l'annexe I en supprimant le terme « minimales » et d'y changer les références par des références au texte de la loi afin d'assurer une transposition correcte de la directive.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

**« Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné le « ministre »~~, des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont **délivré par le ministre** expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de cinq ans. »

Article 9

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État, de la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, formule une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive doit être maintenue au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel les auteurs se sont contentés de

supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, l'annexe I est amendée par la commission parlementaire en supprimant le terme « minimales ».

La commission décide également de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 10

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État propose d'insérer le terme « européenne » après le terme « l'Union ».

Aux points 1° et 2°, il y a lieu de renvoyer à l'« article 8, paragraphe 1er », en insérant les lettres « er » en exposant.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 11

L'article 11 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 12

L'article 12 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 13

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que l'amendement portant sur l'article 13 entend répondre aux exigences du Conseil d'État en matière de transposition par référence de la directive déléguée (UE) 2020/12, ce qui permet à la Haute Corporation de lever son opposition formelle y relative.

Cependant, aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, la référence à l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée est inexacte et est à remplacer par une référence à l'article 31 de la directive 2017/2397 précitée.

Par ailleurs, la commission a entendu introduire une transposition dynamique des éventuelles modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12. Cependant, une telle transposition ne pourra recevoir pleinement effet que si la date d'entrée en vigueur en droit interne des directives modificatives à venir est prévue par le texte en projet. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses observations relatives à l'amendement 20. Ces observations valent également pour les amendements 9 et 11.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État suggère qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, il y a lieu de reproduire avec exactitude l'intitulé de la « directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil

en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médical ». Par ailleurs, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier.

Cette observation vaut également pour le paragraphe 4.

La commission décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter que l'insertion des alinéas supplémentaires au paragraphe 4 est également effectuée aux articles 16 et 18 par la commission parlementaire, suite à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20.

#### Article 14

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que le paragraphe 8 nouveau (7 ancien) est reformulé afin de répondre à l'opposition formelle pour insécurité juridique émise par le Conseil d'État. La finalité et les modalités de délivrance du certificat se trouvent précisées, ce qui répond aux interrogations du Conseil d'État à cet égard. Toutefois, en même temps, force est de constater que les interrogations quant aux services visés par la disposition en projet subsistent. Les notions de « forces armées », de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus flous. Par conséquent, l'opposition formelle pour insécurité juridique est à maintenir, les services visés étant à désigner avec précision.

Par conséquent, par voie d'amendement, la commission propose d'indiquer avec plus de précision à l'endroit du paragraphe 8 les services concernés au Grand-Duché de Luxembourg, tel que demandé par le Conseil d'État.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14, paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> du projet de loi comme suit :

« (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par ~~les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence~~ l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2. »

#### Article 15

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que la teneur amendée du paragraphe 1<sup>er</sup> répond à ses observations et permet de lever l'opposition formelle y relative. Il est cependant suggéré d'écrire que le

règlement grand-ducal « établit des programmes de formation », et non pas qu'il « peut établir » de tels programmes.

La Haute Corporation constate par ailleurs que la teneur amendée du paragraphe 3 répond également à ses observations.

Dans ses remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de renvoyer à l'« article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> », en omettant les termes « de la présente loi ».

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En cas contraire, les normes de type ISO 9001 ainsi mentionnées ne sont pas opposables aux administrés. Au paragraphe 2, phrase liminaire, les termes « du présent article » peuvent être omis d'après le Conseil d'État.

La commission décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 16

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État demande de préciser au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, quelle est la « partie indépendante » comme personne habilitée à auditer le rapport. À défaut, n'importe quelle personne pourrait avoir compétence pour valider ce rapport.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, la commission propose de préciser que la partie indépendante est un expert qui doit être indépendant du constructeur du simulateur.

La commission parlementaire propose encore l'ajout de deux alinéas nouveaux à la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, de l'article 16, et ceci par analogie à l'ajout qui a également été effectué à l'endroit des articles 13 et 18 de deux alinéas identiques. En effet, vu la demande du Conseil d'État, exprimée dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20 (amendement n° 20 figurant dans la première lettre d'amendement du 30 mars 2022), la commission parlementaire décide d'y réserver une suite favorable.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

#### **« Art. 16. Utilisation de simulateurs**

- (1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée

telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 312 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un ~~une~~ **partie indépendante expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant** que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de ~~30~~ **trente** jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

~~L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.~~

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire. »

## Article 17

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que les renvois au paragraphe 5 sont à adapter et à corriger en renvois au paragraphe 4.

Concernant les remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État précise qu'au paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter une virgule après les termes « paragraphe 1<sup>er</sup> ». Cette observation vaut également pour l'amendement 10, à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

## Article 18

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que par amendement parlementaire il a été ajouté un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire aimerait attirer l'attention de la Haute Corporation sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397, qui prévoit que les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale, est bien transposé.

En effet, le paragraphe 7 ne concerne qu'un complément d'examen d'aptitude médicale des membres d'équipage et ce en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 qui peuvent être très longues pour les membres d'équipage de pont notamment.

Afin de préciser qu'il ne s'agit pas de la seule initiative du membre d'équipage, la commission propose d'ajouter les termes « Sans préjudice du paragraphe 4 » dans la phrase introductive du paragraphe 7.



En vue de faire droit à la remarque afférente du Conseil d'État, la commission décide de préciser que ce contrôle est fait auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

L'alinéa 2 devient un paragraphe à part (paragraphe 8) selon la recommandation du Conseil d'État vu qu'une amélioration de l'aptitude médicale peut intervenir à tout moment.

Le terme « ultérieurement » est superflu et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

**« Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins ~~sera publiée~~ électroniquement est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils ~~appliquent~~ en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée. ~~de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.~~

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) **Sans préjudice du paragraphe 4, si** ~~Si~~ le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 **auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel**. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les ~~peut imposer des~~ mesures de réduction des risques et ~~des~~ les restrictions qu'il impose conformément au paragraphe 5.

(8) Si **ultérieurement** un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »

## Article 19

L'article 19 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 20

L'article 20 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Article 21- supprimé

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève qu'au vu des observations relatives à l'amendement 11, la désignation du ministre ayant la Santé dans ses attributions est superflue à l'amendement sous revue. Dans la mesure où, par ailleurs, le ministre se trouve défini à l'amendement 1, la nouvelle disposition est à supprimer.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Ensuite, concernant l'ordre susmentionné au paragraphe 2, chaque élément auquel il est renvoyé est à séparer par une virgule, pour écrire, « article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>, ».

Au paragraphe 3, il y a lieu de viser le « ministre ayant la Santé dans ses attributions ».

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article 21, étant superflu.

Les articles subséquents sont par conséquent à renuméroter.

#### Ancien article 22 – article 21 nouveau

L'ancien article 22 (article 21 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 23 – article 22 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que ses observations ayant été prises en compte, les oppositions formelles relatives à cet article pour transposition incorrecte de la directive peuvent être levées.

La commission parlementaire en prend note et décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Ancien article 24- article 23 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la référence aux « mesures appropriées » critiquée par lui se trouve être supprimée, la nouvelle teneur de l'article décrivant avec précision les mesures de contrôle à prendre, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Cependant et concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, la précision selon laquelle les mesures de contrôle sont faites « en concertation avec les services de police allemands » est à supprimer d'après le Conseil d'État, le pouvoir des agents de police ne pouvant être limité par une concertation obligatoire. La concertation reste cependant toujours possible.

Dans ses remarques d'ordre légistique, au paragraphe 1<sup>er</sup>, une virgule est à insérer après les termes « article 26 » d'après le Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation constate que la nouvelle teneur du paragraphe 2 suit ses observations. Au paragraphe 2, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « article 17 » d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Ancien article 25 – article 24 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État rappelle s'être opposé formellement dans son premier avis à la teneur initiale de l'article en projet comme contrevenant au principe de la spécification de l'incrimination consacré par l'article 14 de la Constitution. Il avait de plus demandé la suppression à l'ancien paragraphe 1<sup>er</sup> de la référence à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle. La référence à ladite loi a été supprimée et l'amendement a précisé les comportements incriminés et les peines qui y sont attachées.

L'amendement parlementaire a également ajouté une disposition relative aux avertissements taxés.

L'opposition formelle peut dès lors être levée par le Conseil d'État, les incriminations étant définies avec la précision nécessaire.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'à l'endroit du paragraphe 2, point 3°, il y a lieu de viser « le conducteur ».

Au paragraphe 10, première phrase, il convient d'écrire « trente » en toutes lettres d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Ancien article 26 – article 25 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale », critiqués par lui, ont été remplacés par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

En aucun cas, il ne saurait être question de confier au directeur général de la Police le pouvoir de conférer la qualité d'officier de police judiciaire. Au vu de la contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, de viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

La commission parlementaire fait droit à la menace d'opposition formelle ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire décide ainsi de remplacer les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de la police judiciaire ».

#### Ancien article 27 – article 26 nouveau

L'ancien article 27 (article 26 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 28 – article 27 nouveau

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que la formulation retenue par le projet de loi à l'amendement sous revue ainsi qu'aux amendements 6, 9, 11 (amendements du 30 mars 2022), selon laquelle les modifications par actes délégués sont applicables « aux dates y indiquées » au Grand-Duché de Luxembourg n'est pas satisfaisante aux fins de la transposition dynamique. Une telle formulation manque de précision, ne permettant pas de déterminer laquelle des dates de la directive ou de sa transposition est à retenir.

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article

32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

« Les exigences visées à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/239.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

Cette transposition par référence et dynamique de l'annexe IV de la directive rend superflue l'annexe IV de la loi en projet, qui se trouve donc à supprimer.

Par l'ajout des alinéas 1<sup>er</sup> à 3 nouveaux, la commission parlementaire estime faire droit à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues et sa suggestion rédactionnelle y relative.

En l'occurrence sont visés les actes délégués pris en exécution de l'article 32 sur les normes CESNI de la directive (UE) 2017/2397.

Par rapport au texte proposé par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'ajouter par voie d'amendement également une référence au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 13, puisqu'il vise les exigences en matière de compétences (Tableau B de l'annexe IV) ; les termes « tel que modifié » étant mis au singulier car l'annexe est modifiée et le numéro de directive est complété.

La commission décide de supprimer l'annexe IV, puisqu'elle est devenue superflue.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 28) du projet de loi comme suit :

« ~~Art. 28. Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne~~  
~~Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que~~  
~~modifiée par les actes délégués de la Commission européenne~~  
~~pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397~~  
~~précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-~~  
~~Duché de Luxembourg.~~

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe

IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

#### Ancien article 29- nouvel article 28

L'ancien article 29 (article 28 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 30 – nouvel article 29

La commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe à l'endroit du nouvel article 29 (ancien article 30), prévoyant que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

En effet, l'objectif de la directive *2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers* est double, c'est-à-dire de définir les exigences de reconnaissance au niveau de l'article 10 de la directive 2017/2397 et de prévoir des mesures transitoires au niveau de l'article 38 de la directive 2017/2397 pour la reconnaissance de certificats existants sur base d'accords internationaux existants.

Même si le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral spécifique en la matière avec des pays tiers, le Luxembourg - *de jure* et *de facto* -, par le biais du règlement de police sur la navigation de la Moselle (basé sur la Convention de la Moselle, qui date d'avant le traité de l'Union européenne) et du fait du condominium germano-luxembourgeois pour la Moselle - reconnaît les certificats de qualification, livres de bord et livrets de service d'États tiers reconnus par les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), dont la Suisse fait partie.

En conséquence des citations des législations allemande et mosellane<sup>2</sup>, il s'avère nécessaire de transposer le point 2) de la directive modificative 2021/1233 au niveau de l'article 30.

---

<sup>2</sup> Cit. Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) du 21.12.21.

§128Anerkennung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern aus Drittstaaten



La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 29 (ancien article 30) du projet de loi comme suit :

**« (5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN. »**

#### Ancien article 31 – nouvel article 30

L'ancien article 31 (article 30 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### Ancien article 32 – nouvel article 31

L'ancien article 32 (article 31 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

#### 4. Divers

Aucun point divers a été abordé.

---

1Auf der Donau bleiben vorbehaltlich des § 10 Absatz 4 Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die von der Ukraine oder Serbien bis zum 17. Januar 2024 ausgestellt worden sind, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

2 Auf den Bundeswasserstraßen der Zonen 1 bis 4 bleiben bis zum 17. Januar 2024 von der Schweiz ausgestellte Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein sowie Hochrheinpatente bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

**Cit. : « Article 1.08 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle  
« Construction, gréement et équipages des bâtiments**

1. Les bâtiments doivent être construits et grésés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.

2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque la construction, le gréement, l'équipage et l'exploitation des bâtiments sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des États riverains de la Moselle et que :

a) les bâtiments sont munis d'un certificat de visite et d'un livre de bord conformes au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des documents en tenant lieu. L'équipage minimum correspondant doit découler de l'un des documents mentionnés dans la 1<sup>ère</sup> phrase ;

b) la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle.

Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations. »



**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

12



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7817 Projet de loi relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État
2. Divers

\*

Présents : 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. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics  
(Département de la mobilité et des transports, chargé de direction du service de la Navigation intérieure)

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

1. 7817 **Projet de loi relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant**

## **modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Madame Jessie Thill (déi gréng) est désignée rapportrice 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 au document parlementaire 7817<sup>00</sup>.

Le projet de loi vise à transposer la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE, qui entend supprimer les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre dans le domaine de la navigation intérieure à travers la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union, attestant les niveaux requis en matière de compétence, d'âge, d'aptitude médicale et de temps de navigation.

L'objectif général de la directive est de contribuer à renforcer le marché intérieur du travail dans le secteur de la navigation intérieure, afin que ce secteur puisse pleinement contribuer aux objectifs de la politique de l'UE et à l'efficacité de la logistique multimodale, dont dépendent les entreprises européennes pour leur compétitivité et leur croissance.

La création du CESNI, organe commun pour la coordination et la standardisation de la navigation intérieure européenne, a profondément modifié le paysage institutionnel de la navigation intérieure. Le renvoi aux normes CESNI permet aux États membres de la CCNR (dont le Luxembourg est observateur) et aux autres États membres de l'Union européenne d'avoir une harmonisation des règles d'abord dans le domaine des prescriptions techniques et maintenant dans le domaine des qualifications professionnelles du personnel navigant.

Le nouveau cadre réglementaire de l'UE reposant sur le CESNI étendra le champ d'application du cadre juridique de l'UE de manière à inclure le Rhin, qui représente 67 % du transport par voies de navigation intérieure, et mettra en place un accès à la profession fondé sur les compétences.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 17 décembre 2021.

### Préambule

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, dans son avis du 17 décembre 2021, relève qu'aux projets de loi le préambule est à omettre. Contrairement aux projets de règlement ou d'arrêté, qui doivent obligatoirement être munis d'un préambule, il y a lieu d'en faire abstraction dans les projets de loi. Le préambule est seulement ajouté au même moment que la suscription et la formule de promulgation.

La commission décide par conséquent de faire droit à cette remarque de la Haute Corporation et décide de supprimer le préambule.

### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> a trait à l'objet du projet de loi.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État estime que l'article sous examen, en ce qu'il se borne à annoncer les objectifs de la loi en projet, est sans valeur normative et par conséquent à omettre pour être superfétatoire. Les articles subséquents sont dès lors à renuméroter.

La commission décide de maintenir cet article pour assurer une cohérence générale du texte et éviter une renumérotation de tous les articles, source d'erreurs de transposition inutile.

## Article 2

L'article 2 a trait au champ d'application.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

## Article 3 – amendement 1<sup>er</sup>

L'article 3 a trait aux définitions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande si au point 7, il n'y aurait pas lieu de prévoir que le certificat atteste le respect des exigences découlant de la directive (UE) 2017/2397 précitée, étant donné qu'une autorité compétente d'un autre État membre ne délivrera pas de certificat attestant la conformité aux exigences de la loi en projet. En ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie à ses observations générales.

En outre, le Conseil d'État estime qu'au point 28, il n'y a pas lieu d'introduire une définition générique désignant l'ensemble des actes délégués ou d'exécution à adopter par la Commission européenne en vertu de la directive (UE) 2017/2397. Le renvoi général et imprécis du point 28 à l'ensemble des actes délégués et d'exécution ne saurait constituer une transposition adéquate de la directive déléguée (UE) 2020/12 à transposer, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Au vu du caractère technique de cette directive déléguée, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il y reviendra à l'article 27. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État exige la suppression du point 28.

Au point 21, en ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie aux considérations générales.

Au point 29, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de compléter la référence au « Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin » par une référence à la date et à l'auteur dudit règlement.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État dans l'article 3 et dans les « considérations générales », la commission décide de supprimer la définition sous 28) et d'insérer des définitions nouvelles sous les points 29) à 31) pour les « examinateurs qualifiés », « superviseurs qualifiés » et « autorité compétente », les termes étant utilisés de manière générique notamment à l'article 3, points 7 et 21 et à l'article 30 (nouveau) concernant les dispositions transitoires.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3 du projet de loi comme suit :

~~« Article 3~~

**Art. 3. Définitions**

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

- ~~1)~~ 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- ~~2)~~ 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- ~~3)~~ 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- ~~4)~~ 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- ~~5)~~ 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- ~~6)~~ 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- ~~7)~~ 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- ~~8)~~ 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- ~~9)~~ 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs,

des grues et des équipements électriques et électroniques ;

~~10)~~ 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;

~~11)~~ 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;

~~12)~~ 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;

~~13)~~ 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;

~~14)~~ 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;

~~15)~~ 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;

~~16)~~ 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;

~~17)~~ 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;

~~18)~~ 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;

~~19)~~ 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;

~~20)~~ 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;

~~21)~~ 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;

~~22)~~ 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;

~~23)~~ 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;

~~24)~~ 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;

~~25)~~ 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;

~~26)~~ 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;

~~27)~~ 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

~~28)~~ ~~28° « normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;~~

~~28)~~ 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;

**29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il effectue ;**

**30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;**



**31° « autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». »**

Article 4

L'article 4 a trait à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 5

L'article 5 a trait à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif à des opérations spécifiques.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 6 – Amendement 2

L'article 6 a trait à l'obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de l'article 6.

La commission parlementaire propose de remplacer le renvoi à l'article 9 par le renvoi à l'article 8, étant donné qu'il s'agit d'un renvoi erroné.

En outre, la commission propose de rajouter l'obligation de disposer, le cas échéant, de deux autorisations spécifiques, à savoir l'autorisation spécifique de naviguer sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, ainsi que l'autorisation spécifique de navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

En effet, l'amendement au niveau de l'article 6 est devenu nécessaire parce qu'il s'agit d'une disposition générale opposable à tous les conducteurs circulant sur les voies d'eau fluviales européennes et puisque l'autorité compétente luxembourgeoise, i.e. le ministre ayant les transports dans ses attributions, devra reprendre sur les certificats de qualification émis par le Luxembourg les autorisations spécifiques - également celles non évaluées ni existantes sur le réseau fluvial luxembourgeois – évaluées et délivrées par

d'autres Etats-membres, vu qu'il s'agit de certificats de qualification de l'Union ayant la qualité de titre de l'Union européenne.

*A contrario*, le Luxembourg pourrait se voir reprocher une transposition incorrecte de la directive, à l'instar des procédures d'infractions de la Commission européenne n°2020/2303 et n°2020/2311 ayant pour objet la non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ou la non-conformité du droit national au droit européen a été relevée *ex post*.

Cet amendement rend également nécessaire un amendement à l'endroit de l'article 10.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

« Article 6

**Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs ~~doivent être~~ sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article ~~9~~ **8** lorsque :

**1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;**

**2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;**

~~a)~~ **3°** ils naviguent au radar ;

~~b)~~ **4°** ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;

~~c)~~ **5°** ils conduisent de gros convois. »

**Article 7 – amendement 3**

L'article 7 a trait à la reconnaissance de certificat de qualification, livret de service ou livre de bord.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 entend reconnaître la validité au Luxembourg des certificats délivrés par un pays tiers, « sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397 ». La Haute Corporation estime cependant que l'appréciation du respect de la procédure et des conditions énoncées par la directive n'appartient pas aux autorités nationales mais appartient à la Commission européenne. Une telle disposition ne transposant pas de manière correcte la directive, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Par conséquent, le Conseil d'État demande d'énoncer au paragraphe sous revue que « Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers dont la reconnaissance a été

octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. »

La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit du paragraphe 3 en reprenant la proposition de texte de la Haute Corporation tout en incorporant l'amendement requis par la directive modificative « **ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397** ».

En effet, la directive modificative 2021/1233 du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers reconnus bi- ou multilatéralement par d'autres États membres de l'Union européenne.

Cet amendement vise à permettre que des navigants, disposant actuellement de titres reconnus par des accords bilatéraux ou multilatéraux (notamment au niveau rhénan) pourront continuer à naviguer avec ces titres pendant une durée maximale de dix ans sur les voies d'eau intérieures de l'Union (y compris la Moselle et la partie navigable de la Sûre). Ceci n'est le cas que pour les titres qui ont été échangés par ces États dans des certificats de l'Union conformément à la directive 2017/2397, car prévoyant des exigences identiques.

Le point 2) de la directive modificative 2021/1233 n'est pas transposé au Luxembourg, car il est sans objet vu que le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral en matière de reconnaissance de certificats de qualification de pays tiers.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« Article 7

#### **Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré ~~conformément aux règles nationales d'un pays tiers par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi~~ ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de la directive 2017/2397, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ~~sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.~~ »

## Article 8

L'article 8 a trait à la délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne.

Le Conseil d'État estime, dans son avis du 17 décembre 2021, qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre b), il ne convient pas de viser des « exigences minimales » à remplir, ceci pouvant laisser entendre que d'autres exigences sont susceptibles de s'appliquer. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ».

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre c), les termes « le cas échéant » sont à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État concernant la suppression des termes « minimales » et « le cas échéant ».

Le paragraphe 3 entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive qui énonce que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution. Cette disposition n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent par ailleurs établis par les articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, règlement qui se trouve d'applicabilité directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer la disposition sous examen soit de la modifier afin d'énoncer que les certificats de qualification sont établis sur base des modèles des articles 1<sup>er</sup> et 2 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

La commission parlementaire opte pour la suppression du renvoi aux modèles fixés par le règlement 2020/182, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

À noter que la suppression est aussi retenue par la commission parlementaire à l'identique à l'endroit des modèles des livrets de service et livre de bord et des modèles de certificat d'examen.

Les paragraphes 4 à 6 entendent déterminer la durée de validité des certificats de l'Union. D'après le Conseil d'État, les termes « certificats de l'Union » peuvent indistinctement viser les certificats délivrés au Luxembourg ou ceux délivrés par les autorités compétentes d'autres États. Or, la loi en projet ne peut avoir pour effet que de déterminer la validité des certificats de

l'Union délivrés par le ministre. Les paragraphes sous revue sont à préciser en ce sens.

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 9 -Amendement 4

L'article 9 a trait à la délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs

Suite à la suppression du paragraphe 3 de l'article 8 du projet de loi, qui entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive énonçant que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution, suppression suggérée par le Conseil d'État, ayant estimé dans son avis du 17 décembre 2021 que cette disposition n'est pas à transposer, il y a également lieu de supprimer la référence audit paragraphe 3 dans l'article sous examen.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 9 du projet de loi comme suit :

#### « Article 9

#### **Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

a) 1° leur identité ;

b) 2° qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;

c) 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3~~. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3,~~ dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 56. »

#### Article 10 – Amendement 5

L'article 10 a trait au renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Suite à l'amendement apporté à l'article 6, certains renvois devront être corrigés.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État constate qu'à la lettre a), le renvoi à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, lettre d), est erroné et à revoir. La commission décide de donner suite à cette remarque.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 10 du projet de loi comme suit :

« ~~Article 10~~

#### **Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

~~a) 1°~~ pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point ~~b) 4°~~, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a), c) et d) 1° et 3°~~, aient été soumises ;

~~b) 2°~~ pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a) et b) 1° et 2°~~, aient été soumises. »

#### Article 11

L'article 11 a trait à la suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 12

L'article 12 a trait aux exigences en matière de compétence.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

#### Article 13 -Amendement 6

L'article 13 a trait à l'évaluation des compétences.

Dans son avis du 17 décembre 2021, concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État remarque que le renvoi indistinct aux normes adoptées par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition valable de la directive déléguée concernée au Luxembourg. La Haute Corporation doit partant s'opposer formellement à la teneur du paragraphe 1<sup>er</sup>. Cependant, dans la mesure où cette directive déléguée définit des normes de compétence, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il convient alors que l'article en projet fasse ressortir clairement les dispositions européennes qui doivent faire partie intégrante de l'ordre juridique national, à savoir celles de l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2017/2397 précitée. Il est renvoyé, pour le surplus, aux observations sous l'article 27. Les mêmes observations s'imposent pour le paragraphe 4, et le Conseil d'État renvoie, de plus, aux considérations générales en ce qui concerne la mention d'exigences « minimales », comme constitutive d'une transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État et de lui permettre de lever ses oppositions formelles, la commission propose de remplacer au paragraphe 1<sup>er</sup> la phrase « Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. » par « Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. ».

Dans le même ordre d'idées, la commission propose au paragraphe 4 de remplacer le bout de phrase « sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. » par « sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. »

La commission propose par conséquent de modifier l'article 13 du projet de loi comme suit :

« Article 13

**Art. 13. Évaluation des compétences**

(1) ~~Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi.~~ Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

(2) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent, ~~le cas échéant,~~ qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

a) 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou

b) 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :

a) 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

b) 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;

c) 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;

d) 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

i. Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° a) et 2° b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° c) et 4° d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences ~~minimales~~ relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique ~~sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397,~~ peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. »



## Article 14 – Amendement 7

L'article 14 a trait à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative.

Dans son avis du 17 décembre 2021, au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État constate que le projet de loi entend transposer l'article 18, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive en se contentant une fois de plus de remplacer les termes « Les États membres veillent » par ceux de « Le ministre veille ». Comme énoncé aux considérations générales, le Conseil d'État s'oppose formellement à une telle façon de procéder qui ne constitue pas une transposition adéquate de la disposition européenne au contexte national. Par ailleurs, le Conseil d'État s'interroge sur ce qu'il y a lieu d'entendre par l'organisation d'examens « sous la responsabilité du ministre ». Le Conseil d'État donne encore à observer qu'il ne suffit pas de prévoir que les examens sont réalisés par des examinateurs qualifiés aux fins de transposition adéquate de la directive et renvoie à cet égard à ses considérations générales.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de biffer le bout de phrase « Le ministre veille à ce que » et de prévoir que les examens sont organisés par le ministre, et non sous sa responsabilité.

Le paragraphe 3 n'est aux yeux du Conseil d'État pas à transposer. Les modèles se trouvent établis par ailleurs par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité qui se trouve d'applicabilité directe au Luxembourg. Par conséquent, le Conseil d'État demande soit de supprimer le paragraphe sous examen soit de le modifier afin d'énoncer que les certificats sont établis sur base des modèles de l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

La commission décide dès lors de supprimer le paragraphe 3. Les paragraphes subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Au paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 5), le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'énoncer que le ministre « veille » à ce que les examinateurs et superviseurs qualifiés ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts, mais il y a lieu d'imposer de manière péremptoire que ces personnes ne se trouvent pas en situation de conflits d'intérêts. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de prévoir que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne doivent pas se trouver dans des situations de conflits d'intérêts.

D'après le paragraphe 7 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 6), alinéa 4, une indemnité à octroyer aux membres de la commission est fixée par le Gouvernement en conseil. Or, le Conseil d'État relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de prévoir que les membres de la

commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant aux membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État observe que les paragraphes 9 et 10 du projet de loi déposé (nouveaux paragraphes 8 et 9) dépassent le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397 précitée à transposer tel que fixé par son article 2, paragraphe 2, lettre c), en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ». Au vu des incertitudes qui résultent de cette disposition, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 9 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 8) pour cause d'insécurité juridique.

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification nationale. Si les personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Or, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution prévoit que « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. »

En l'espèce, à moins que les modalités et conditions d'obtention visées par le paragraphe 10, lettres a), b), d) et f), ne se limitent aux conditions et modalités de pure procédure, le Conseil d'État estime que les dispositions en question n'encadrent pas suffisamment les modalités de mise en œuvre à prévoir dans le règlement grand-ducal d'exécution. De ce fait, le Conseil d'État devra, dans l'hypothèse où les personnes visées interviennent à titre commercial ou libéral, s'y opposer formellement pour violation de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 le libellé exact de la directive pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins de services publics.

En outre, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 les fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » (âge minimal, mode de proposition des candidats, critères de capacité professionnelle, linguistique et médicale...) pour que seulement les détails soient réglés par règlements et arrêtés.

Il s'agit de préciser que le titre de qualification visé au paragraphe 8 est un titre pour le personnel relevant de services publics tels que la Police Grand-ducale, le Service de la navigation, le CGDIS dans l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique sur la Moselle. Il ne s'applique pas à des personnes agissant à titre commercial ou libéral de sorte qu'il n'y a pas de violation de

l'article 32, paragraphe 2, de la Constitution. Afin d'éviter une transposition non conforme, ou un besoin d'adaptation en cas de changement d'une administration gouvernementale p. ex., la définition exacte de la directive a été reprise.

La patente dite de « type administrative » vise le personnel de ces administrations ou établissements publics affecté à de telles tâches. Elle n'aura de validité qu'au niveau national, sauf disposition contraire dans un accord international comme la Convention de la Moselle.

Le régime pour les bateaux de moins de 20 m est enlevé du texte afin de ne pas mélanger dans ce texte les genres (titres pour les bateaux de 20m et ceux de plus de 20m).

Ce régime est mieux réglé au niveau de la législation portant réglementation de la navigation de plaisance qui règle la conduite de bateaux de moins de 20 mètres de longueur.

Pour ce qui est des amendements proposés au paragraphe 9 nouveau, il s'agit d'une précision qui est le corollaire du fait de la précision des fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » au niveau du paragraphe 8. Aussi les renvois ont été adaptés.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14 du projet de loi comme suit :

*« Article 14*

**Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup> a), ~~soient organisés sous sa responsabilité par le ministre~~. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

~~(3) Les modèles pour les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 du présent article sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

~~(4)~~ (3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

~~(5)~~ (4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

~~(6)~~ (5) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre **ne doivent pas se trouvernt pas** dans des situations de conflits d'intérêts.

~~(7)~~ (6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à ~~56~~, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- a. 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- b. 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- c. 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- d. 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- e. 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants ~~des représentants~~ du secteur de la navigation intérieure et comptera trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

~~Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, touchent une indemnité fixée par le Gouvernement en Conseil.~~

**Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.**

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

~~(8)~~ (7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

~~(9)~~ (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par **les forces armées**, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services **de protection civile d'incendie et des secours**, les administrations fluviales, **les services d'incendie** et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 ~~de la présente loi~~.

**~~Pour les bateaux d'une taille inférieure à 20 mètres et lors de l'exercice de leurs fonctions sur les bateaux de fonction, les agents des services visés à l'alinéa précédent ne requièrent pas de certificat de conduite, le certificat d'habilitation de leur autorité supérieure est suffisant.~~**

**Le certificat de qualification visé à l'alinéa précédent autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.**

**Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicales fixées par règlement grand-ducal.**

**L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à 18 ans.**

**La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment qui peut être établi par différents moyens.**

**La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.**

**La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.**

(10) (9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

a) 1° les conditions **détaillées** de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

b) 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

c) 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe ~~paragraphe~~ 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

d) 4° les conditions médicales **détaillées** à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

e) 5° les modalités **détaillées** de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

f) 6° les matières **détaillées** de l'examen de **capacité professionnelle** auquel les candidats doivent se soumettre soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

g) 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> »

#### Article 15 – Amendement 8

L'article 15 a trait à l'approbation des programmes de formation.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1<sup>er</sup>, la première phrase confère le pouvoir au ministre d'établir de manière générale et impersonnelle le programme de formation. Il s'agit d'un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire. À cet égard, la Haute Corporation relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

En outre, la portée du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue, traitant des programmes de formation, est selon le Conseil d'État difficilement intelligible, étant donné que la loi en projet se borne à reprendre littéralement l'article 19 de la directive à transposer en remplaçant les termes « États membres » par le terme « ministre ».

Ainsi, le Conseil d'État s'interroge si la première phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> est à comprendre comme visant les programmes de formation à dispenser sur le territoire du Luxembourg, tandis que la seconde phrase, tout comme l'alinéa 2, viserait des programmes de formation établis dans d'autres États membres. Il faut toutefois noter que la seconde phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> se réfère, en renvoyant à « ces programmes de formation », à ceux que le ministre peut établir, en vertu de la première phrase, au Luxembourg. Dans cette lecture, la seconde phrase serait incompréhensible, étant donné qu'elle prévoit en essence que le ministre veille à ce que l'autorité compétente luxembourgeoise – le ministre – approuve les programmes de formation. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, pour transposition incorrecte de la directive.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles, la commission parlementaire regroupe les deux phrases dans une seule pour renvoyer à un règlement grand-ducal qui peut établir des programmes de formation, au lieu du ministre, et en précisant qu'il s'agit bien des programmes de formation d'établissements d'enseignement ou de formation dispensés au Luxembourg pour lesquels le ministre doit veiller à la qualité de l'enseignement. Les normes de qualité à respecter sont aussi précisées, sachant que l'établissement d'enseignement peut être public ou privé.

En outre, le renvoi à l'article 21 est remplacé par un renvoi à l'article 22.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 15 du projet de loi comme suit :

#### « Article 15 »

##### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

- (1) ~~Le ministre~~ **Un règlement grand-ducal** peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. ~~Le ministre veille à ce que~~ **Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent** le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ~~de la loi soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.~~

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application **par ces établissements d'enseignement ou de formation** d'une norme de qualité nationale ou internationale **de type ISO 9001** conformément à l'article ~~21~~ 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la ~~présente~~ loi.

- (2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au

paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si :

~~a.~~ 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;

~~b.~~ 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;

~~c.~~ 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) ~~Le ministre reconnaît~~ Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès. »

#### Article 16 -Amendement 9

L'article 16 a trait à l'utilisation de simulateurs.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève qu'en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, l'institution d'un régime d'agrément est susceptible de constituer une entrave à la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

En outre, le paragraphe 1<sup>er</sup> renvoie aux normes que le simulateur doit respecter aux fins de son agrément et renvoie de manière indistincte aux normes établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. Or, la Haute Corporation constate que l'article 21 de la directive 2017/2397, que l'article sous examen vise à transposer, énonce que ces normes sont fixées par actes délégués. Ces normes sont fixées par l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée et sont donc à transposer en droit national. Par conséquent, elle estime que le renvoi indistinct aux normes établies par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition de la directive en question. Pour cette raison, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour défaut de transposition de la directive déléguée. Dans la mesure où il s'agit de normes techniques, le Conseil d'État peut se

satisfaire d'une transposition par référence, à condition qu'il soit fait précisément référence à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Par ailleurs, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 énonce que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article sous revue. Une telle disposition est dénuée de sens d'après la Haute Corporation. Dans la mesure où il s'agit de transposer l'article 21, paragraphe 3, de la directive 2017/2397, le paragraphe 3 doit énoncer que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 21, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397. Par conséquent, le Conseil d'État demande à corriger le paragraphe 3 en ce sens, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

Au paragraphe 6, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales quant à l'emploi des termes « le ministre veille » et la transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire propose, afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État, de renvoyer aux normes de l'article 3 de la directive déléguée 2020/12 (transposition par référence et dynamique), ainsi que de préciser dans un nouvel paragraphe 2 les conditions de l'agrément qui sont des règles procédurales de l'agrément, afin de respecter le principe de la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

La norme énumérée à l'article 3 de la directive déléguée et qui se trouve à l'annexe II de celle-ci prévoit les exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure.

Ce sont les seules normes qui sont à prendre en compte pour l'agrément par le ministre qui ne peut définir d'autres « conditions et modalités » de fond.

La preuve de la satisfaction aux normes doit être fournie par une partie indépendante et être jointe à la demande d'agrément.

Il en résulte que dans cette matière réservée à la loi, les principes et points essentiels sont inscrits dans la loi.

En ce qui concerne le paragraphe 3 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4) et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe dans la direction suggérée, en précisant que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397.

Concernant le paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 7) et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe de manière plus claire, en prévoyant que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.



La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« Article 16

**Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs ~~établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~, énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par une partie indépendante que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

~~(2)~~ (3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

~~(3)~~ (4) Le ministre reconnaît les simulateurs ~~ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1~~ agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

~~(4)~~ (5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivré pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

~~(5)~~ (6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des

simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

~~(6) (7) Le ministre veille à ce que l'~~ L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation ~~soit est~~ non discriminatoire.»

#### Article 17 – Amendement 10

L'article 17 a trait aux livrets de service et livre de bord.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État ne comprend pas comment le paragraphe 2, alinéa 2, relatif à la navigation sur des sections dans des pays tiers pourrait s'appliquer au Luxembourg.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État concernant l'application du paragraphe 2, alinéa 2, s'explique par le fait que le système européen mis en place permet qu'un État membre doit valider des voyages sur le réseau fluvial européen sur base du livret de service si par exemple le bateau circule de Rotterdam à Mersin et le batelier vient demander la validation à la fin de son voyage au Luxembourg.

En outre, le Conseil d'État est d'avis que le paragraphe 4, qui vise à transposer l'article 22, paragraphe 4, de la directive 2017/2397, n'est pas à transposer. Par ailleurs, les modèles en question sont établis par les articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité, qui se trouve d'applicabilité directe. Partant, le Conseil d'État demande la suppression du paragraphe 4 ou sa modification afin d'énoncer que les livrets de service et livres de bord sont établis suivant les modèles des articles 3 et 4 du règlement d'exécution (UE) 2020/182 précité.

Finalement, le Conseil d'État constate que le paragraphe 5 procède à nouveau à un recopiage de l'article 22, paragraphe 6, en remplaçant les termes « les États membres veillent » par ceux de « le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation ». Le Conseil d'État renvoie une fois de plus à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » comme n'étant pas de nature à assurer une transposition correcte de la directive.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État à l'endroit des paragraphes 4 et 5, la commission décide de supprimer le paragraphe 4, qui concerne le renvoi aux modèles, dans son intégralité et de supprimer également la première phrase du paragraphe 5 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4).

La commission propose par conséquent de modifier l'article 17 du projet de loi comme suit :

« Article 17

## Art. 17. Livret de service et livre de bord

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, ~~doivent être~~ sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 5 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

~~(4) Les modèles de livrets de service et des livres de bord sont fixés par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~

~~(5) (4) Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que~~ Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique. »

### Article 18 -Amendement 11

L'article 18 a trait à l'aptitude médicale.

Dans son avis du 17 décembre 2021 le Conseil d'État se demande, à l'endroit du paragraphe 1<sup>er</sup> prévoyant que le « médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale » provient de l'article 23, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive, ce qu'implique le terme « reconnu » au niveau national. S'agit-il d'un médecin « reconnu » au sens du règlement grand-ducal du 10 juillet 2011 fixant la liste des spécialités en médecine et médecine dentaire reconnues au Luxembourg ou s'agit-il d'une reconnaissance au cas par cas, à travers un régime d'agrément ?

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier le texte pour désigner le certificat délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel visé à l'article L 323-1 du Code du Travail. À noter que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel en général et notamment ceux de Grevenmacher justifient d'une expérience générale et d'une expérience en médecine du travail auprès de navigants et ont des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des bateaux et sur les exigences du travail de bateliers pour autant que ces conditions et exigences aient une incidence sur l'aptitude au travail. La liste de ces médecins sera à publier électroniquement.

Conformément notamment à l'article L 326-1 du Code du Travail, lesdits médecins disposent d'un droit d'exercer comme médecin ou médecin spécialiste et doivent être inscrits auprès du Collège médical. En outre, ils doivent disposer d'une formation en médecine du travail reconnue dans un pays de l'Union européenne.

Ils peuvent exercer, soit dans le cadre d'un Service de santé au travail, soit en cabinet libéral.

L'installation dans laquelle le médecin reconnu procède à ces examens doit correspondre aux exigences prévues dans le « Règlement grand-ducal du 2 avril 1996 relatif au personnel, aux locaux et à l'équipement des services de santé au travail ».

Il est ainsi donné suite à l'avis du Collège médical, reçu en date du 14 avril 2021, selon lequel pas tous les médecins généralistes ou spécialistes en médecine interne (médecins autorisés d'office en vue de la délivrance ou de la prolongation du permis de conduire automobile valable p. ex.), disposent des équipements nécessaires à l'examen de l'ouïe ou de la vue selon les critères particulièrement exigeants requis par les standards européens et que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel seraient utilement désignés. Le Ministère de la Santé, dans une prise de position récente, s'est rallié à cet avis.

Finalement, le Conseil d'État estime que le paragraphe 6, qui entend transposer l'article 23, paragraphe 6, de la directive 2017/2397 habilitant la Commission européenne à prendre des actes délégués afin de fixer les normes d'aptitude médicale, est un renvoi général et imprécis aux normes de la Commission européenne, qui n'est pas de nature à assurer la transposition de la directive déléguée en question ; raison pour laquelle le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il rappelle à nouveau qu'il pourrait se satisfaire d'une transposition par référence pourvu qu'il soit énoncé que les normes d'aptitude médicale sont fixées par l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission décide de supprimer le bout de phrase « sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397 », et de rappeler que les normes d'aptitude médicale sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

Au paragraphe 5, la commission décide de supprimer le bout de phrase final « conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3 » ; ce texte étant devenu superfétatoire puisque les renvois aux modèles ont été enlevés du texte.

Finalement la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe 7 qui prévoit que si un membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale pourrait être restreinte, il a l'obligation de faire examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre puisse imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par ce membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et mesures de réduction et les restrictions du certificat de qualification.

Cette disposition s'inspire de dispositions similaires (aux paragraphes 22 et 23) de la « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* » allemande qui vient d'être publiée le 6 décembre 2021.

Il vise à rendre opérationnel les cas d'une détérioration de la situation d'aptitude médicale d'un membre d'équipage après la délivrance d'un certificat de qualification initial, vu les durées relativement longues des certificats de qualification initiaux telles que prévues aux paragraphes 2 et 3, et notamment pour les membres d'équipage de pont qui n'ont besoin que d'un certificat médical pour le 1<sup>er</sup> certificat de qualification « jusqu'à la date de la visite médicale suivante » et puis seulement après l'âge de 60 ans avec la limite du prochain certificat médical. Le certificat médical de conducteur est de maximum 13 ans.

Ainsi, ce paragraphe impose l'obligation légale de faire réexaminer son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées au paragraphes 2 et 3 si la situation médicale se détériore entretemps.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

« ~~Article 18~~

**Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin ~~reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale, du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale.~~ La liste de ces médecins sera publiée électroniquement.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

- ~~a.~~ 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- ~~b.~~ 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- ~~c.~~ 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne ~~conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3.~~

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins ~~doivent pratiquer~~ **pratiquent**, les critères qu'ils ~~doivent appliquer~~ **appliquent** en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation ~~sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~ **sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.**

(7) Si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre peut imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

**Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »**

#### Article 19 -Amendement 12

L'article 19 a trait à la protection des données à caractère personnel.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que l'article 6, paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données n'exclut certes pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous examen ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, à l'exception de la désignation du responsable de traitement, le Conseil d'État est d'avis que l'article sous examen, à l'exception du paragraphe 2, est superfétatoire et demande sa suppression.

Nonobstant le fait que le projet de loi avait déjà tenu compte, dans le texte soumis, de l'avis de la CNPD du 17 décembre 2020, la commission parlementaire décide de faire droit aux oppositions formelles formulées à l'égard du paragraphe 2, deuxième et troisième phrases, et aux observations et

recommandations du Conseil d'État en ne maintenant que le paragraphe 2, 1<sup>ère</sup> phrase, et en supprimant le reste des dispositions de cet article vu le caractère superfétatoire de celles-ci, vu l'absence de sous-traitance du traitement des données.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 19 du projet de loi comme suit :

« Article 19

**Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

~~(1) Les données à caractère personnel ne sont traitées qu'aux seules fins ci-après :~~

- ~~a) 1° mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi ;~~
- ~~b) 2° échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne ;~~
- ~~c) 3° production de statistiques.~~

~~Des informations anonymisées provenant de ces données peuvent être utilisées pour soutenir les politiques visant à promouvoir le transport par voies d'eau intérieures.~~

~~(2) Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. Il peut faire exécuter sous sa responsabilité tout ou partie des obligations qui lui incombent en vertu de la loi par un membre du cadre supérieur ou moyen de son ministère. Seules sont habilitées à avoir accès aux données les personnes qui en ont besoin dans l'exercice de leur fonction et de leurs tâches professionnelles.~~

~~(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1<sup>er</sup>, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :~~

- ~~a) 1° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :  
— dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;~~
- ~~b) 2° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :  
— noms et prénoms, numéro d'identification~~



~~national, nationalité, pays de résidence ;  
c) 3° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>,  
lettres a) et b), du registre des entreprises qui  
exercent une activité visée à la loi modifiée du 2  
septembre 2011 réglementant l'accès aux professions  
d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à  
certaines professions libérales afin d'obtenir les  
informations des :~~

~~– entreprises de transport fluvial : désignation  
commerciale, forme juridique, adresse de  
l'établissement, adresses des représentants  
légaux, autorisations d'établissement.~~

~~(4) La consultation et la réception des données de ces  
banques de données peut se faire de façon automatique dans  
les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup>.~~

~~(5) Les données à caractère personnel doivent être traitées selon  
le principe de proportionnalité. Pour les finalités prévues au  
paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), l'accès ne peut être exercé que  
dans le cadre d'une demande d'un intéressé et le suivi de  
celle-ci ainsi qu'en cas de contrôle. »~~

## Article 20

L'article 20 a trait aux registres.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État estime qu'en ce qui concerne, au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 6 et au paragraphe 2, l'alinéa 2, il y a lieu soit de supprimer les dispositions sous revue soit de les modifier afin d'énoncer que les informations contenues par les livrets et les caractéristiques des bases de données respectent les exigences du règlement délégué (UE) 2020/473.

Au paragraphe 3, les termes « le ministre s'assure » sont à supprimer afin d'ériger clairement la disposition en obligation.

Quant au paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État, en optant pour la suppression du renvoi aux modèles fixés par le règlement 2020/182, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

Quant au paragraphe 2, la commission décide également de faire droit aux observations du Conseil d'État, en supprimant le renvoi au règlement d'exécution 2020/473 sur les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État en supprimant le libellé proposé d'être supprimé.

## Article 21 nouveau -Amendement 13

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État émise dans ses considérations générales, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouvel article 21 ayant comme objet de désigner nominativement les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à l'article 26 de la directive, même si cela a déjà été indirectement fait dans les différents articles. Les articles subséquents seront à renuméroter en conséquence.

La commission décide par conséquent d'ajouter un nouvel article 21 au projet de loi qui prendrait la teneur suivante :

**« Art. 21. Autorités compétentes concernées**

**(1) Le ministre est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin**

**1° d'organiser et de superviser les examens visés à l'article 14,**

**2° d'approuver les programmes de formation visés l'article 15,**

**3° de délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 16,**

**4° de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 29, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17,**

**5° de valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 17,**

**6° de tenir les registres visés à l'article 20.**

**(2) Le ministre et les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup> sont les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg afin de détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 24.**

**(3) Le ministre ayant la santé dans ses attributions est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin de déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 18. »**

Nouvel article 22 (ancien article 21) – Amendement 14

L'ancien article 21 a trait au suivi.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État renvoie, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, à ses observations à l'endroit de l'article 15 de la loi en projet.

Au paragraphe 2, il relève que la directive impose aux États membres de définir clairement les objectifs de formation et les normes de compétences ainsi que

les niveaux de connaissances et aptitudes nécessaires. Or, il constate que la disposition sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 27, paragraphe 2, de la directive, reproduction littérale qui ne permet toutefois pas d'en assurer une transposition adéquate. Il convient en effet de déterminer avec précision dans la loi en projet ces objectifs, normes et niveaux. Il en est de même pour le paragraphe 3.

Dès lors, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incomplète de la directive et exige que les dispositions sous revue soient modifiées conformément à ses observations.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 1<sup>er</sup>, la commission parlementaire rappelle dans ce contexte que les normes de qualité à respecter ont été précisées, à l'instar de l'amendement à l'article 15, sachant qu'il s'agit ici de l'ensemble des activités (exercées par l'État) en matière de délivrance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord et des activités par les instituts de formation (publics ou privés). Par conséquent, la commission précise par voie d'amendement qu'il s'agit en l'occurrence d'un système de normes de qualité de type ISO 9001.

Pour ce qui est du paragraphe 2, étant devenu superflu, la commission parlementaire décide de le supprimer. En effet, le Conseil d'État considère, dans son commentaire relatif à l'article 27 de la loi, que le renvoi précis vers les normes de compétences, niveaux de connaissance et aptitudes à atteindre et à examiner fixées par l'article correspondant de la directive déléguée 2020/12, qui définit les objectifs de formation pour chaque niveau de qualification dans son article 1<sup>er</sup> « permet de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive. ». L'objectif de fixer les objectifs de formation et les normes de compétence est atteint.

Pour ce qui est du paragraphe 3 et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission précise les normes de qualité « de type ISO 9001 » et ajuste la phrase introductive en conséquence. À noter encore dans ce contexte qu'une période transitoire de 10 ans pour l'entrée en vigueur de ces normes de qualité est prévue selon l'article 39 de la directive.

La commission propose par conséquent de libeller le nouvel article 22 (ancien article 21) du projet de loi comme suit :

« ~~Article 21~~

#### **Art. 22. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de

service et des livres de bord ~~doivent faire~~ font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité **de type ISO 9001** afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

~~(2) Le ministre veille à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive sont clairement identifiés.~~

(3) ~~Le ministre veille à ce que,~~ Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité **de type ISO 9001** couvre :

~~a) 1°~~ la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;

~~b) 2°~~ tous les cours et programmes de formation ;

~~c) 3°~~ les examens et évaluations effectués ~~par chaque État membre ou sous son autorité par le Grand-Duché de Luxembourg~~ ; et

~~d) 4°~~ les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs. »

#### Nouvel article 23 (ancien article 22)

L'ancien article 22 a trait à l'évaluation.

Dans son avis du 17 décembre 2021, pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive. Il exige que la transposition de l'article 28, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397 soit adaptée au contexte national, pour écrire : « (1) Les organismes indépendants évaluent [...] ».

Pour ce qui est du paragraphe 2, en ce qu'il constitue une copie conforme de l'article 28, paragraphe 2, de la directive à transposer, le Conseil d'État estime qu'il est inintelligible, étant donné que l'autorité compétente concernée, à l'information de laquelle le ministre est censé veiller, est le ministre lui-même. Le Conseil d'État renvoie dès lors à ses considérations générales et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le bout de phrase « le ministre veille à ce que ».

Pour ce qui est du paragraphe 2 et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser le libellé et de remplacer par voie d'amendement les termes « des autorités compétentes » par les termes « le ministre ». À noter qu'il va de soi que le destinataire des évaluations effectuées au Luxembourg est le ministre qui décide des conséquences à tirer de l'évaluation.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 23 (ancien article 22) du projet de loi comme suit :

« ~~Article 22~~

### **Art. 23. Évaluation**

(1) ~~Le ministre veille à ce que d~~ Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) ~~Le ministre veille à ce que l~~ Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention ~~des autorités compétentes concernées du ministre~~. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante. »

### Nouvel article 24 (ancien article 23) -Amendement 16

L'ancien article 23 a trait à la prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande au paragraphe 1<sup>er</sup>, visant à transposer l'article 29, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive (UE) 2017/2397 précitée en matière de prévention de fraude et de pratiques illégales, quelles sont les « mesures appropriées », dont la loi en projet se propose de charger le ministre et les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi en projet. À noter que la loi ne la saurait investir ni les membres du Gouvernement, ni les agents précités, d'un pouvoir réglementaire. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous revue.

Au paragraphe 2, la deuxième phrase, qui énonce que le ministre respecte les principes de la protection des données prévus par le règlement général sur la protection des données, est superfétatoire selon la Haute Corporation et est à supprimer.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les termes « mesures appropriées » ; terminologie qui est selon le Conseil d'État susceptible d'être interprétée

comme un « pouvoir règlementaire ». Est opérée à cette fin une division du paragraphe 1 en deux paragraphes pour étayer les mesures nécessaires en vue de prévenir la fraude et les pratiques illégales.

Les mesures appropriées visées afin d'éviter la fraude sont en effet les mesures de contrôle administratives (par le ministre) et policières (par les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>), sachant que les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, etc. devraient être conformes et aux renseignements figurant dans les registres nationaux et européens (European Crew Database) et aux autres documents de bord.

En pratique, il s'agit d'un contrôle de plausibilité des documents, pour la plupart remplis par le conducteur (livre de bord, livret de service), en attendant la mise en place d'instruments de contrôle électroniques prévue pour le futur par le régulateur européen (à l'aide de livrets de service électroniques et de livres de bord électroniques).

En complément de l'article 17, il y a lieu de préciser qu'en cas de doute sur les temps de navigation ceux-ci ne sont pas reconnus.

La commission propose de modifier le nouvel article 24 (ancien article 23) du projet de loi comme suit :

« Article 23

**Art. 24. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

**(1) ~~Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1<sup>er</sup> prennent les mesures appropriées pour~~ Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 26 paragraphe 1<sup>er</sup>, en concertation avec les services de police allemands, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 ~~et des contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre~~ et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.**

**(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.**

**Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17**

## paragraphe 2.

~~(2) (3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.~~»

### Nouvel article 25 (ancien article 24) – Amendement 17

L'ancien article 24 a trait aux sanctions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Celle-ci dispose dans son article 11 que « [l]es contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation sont punies d'une amende de 25 à 12.500 euros, sans que celle-ci puisse toutefois être supérieure à la contre-valeur en francs luxembourgeois, au jour de la décision judiciaire, de 2.500 droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international. » Au vu de la teneur de l'article 11 en question, le Conseil d'État demande de supprimer la référence à la loi et de définir les peines précisément.

Par ailleurs, il constate que concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé à l'alinéa sous revue. Il en est ainsi de l'article 8, paragraphes 2, 4, 5, 6, de l'article 17, paragraphe 5 et de l'article 18, paragraphes 3 et 4. Étant donné que les dispositions précitées sont entachées d'une indétermination quant aux éléments constitutifs des infractions, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue qui contrevient au principe de la spécification de l'incrimination.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire énumère les comportements à incriminer, faisant ainsi suite au principe de spécification de l'incrimination aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2.

Il y est fait une distinction entre la peine d'emprisonnement maximale pour les différents éléments constitutifs d'une infraction en fonction de la gravité du comportement.

Les comportements énumérés sont similaires à la liste des comportements sanctionnés par le législateur allemand dans sa « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* ».

Une base légale pour les avertissements taxés est également ajoutée en tant que moyen de sanction efficace en s'inspirant de dispositions similaires de



l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial afin de pouvoir compléter le catalogue des avertissements taxés.

« Article 24

### Art. 25. Sanctions

~~(1) Les infractions aux dispositions des articles 6, 8, paragraphes 2, 4, 5 et 6, 17, paragraphes 1, 3 et 5, 18 paragraphes 3 et 4 et 20, paragraphe 4 de la présente loi sont punis conformément aux dispositions de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation sur la Moselle.~~

~~Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent article prononcera la confiscation du titre, objet de l'infraction.~~

~~(2) Sera en outre puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement quiconque aura falsifié un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service, livre de bord, certificat médical, ou tout autre document nécessaire à l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union, autorisation spécifique, livret de service ou livre de bord.~~

~~La même sanction s'applique en cas de tentative de falsification.~~

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;

2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;

3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;

4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;

5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;

6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;

7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;

8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;

9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une



copie d'un livre de bord ;

10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;

11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

3° conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;

4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;

5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;

6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;

- 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

**(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>.**

**(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.**

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

**1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;**

**2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;**

**3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;**

**4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.**

**(7) 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.**

**(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.**

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

**(10) 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 8 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. »**

Nouvel article 26 (ancien article 25) – Amendement 18

L'ancien article 25 a trait à la recherche et constatation des infractions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, en ce qui concerne le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État rappelle que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune de ces qualités, d'autre part. L'emploi des termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale » dans une disposition ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la police.

Le même article définit encore les membres du cadre policier et les membres du cadre civil du Service de police judiciaire de la Police grand-ducale, qui ont la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire. L'article 18 de cette loi, tout comme les articles 11 et 13 du Code de procédure pénale, leur attribuent une compétence générale en matière de police judiciaire et déterminent leurs pouvoirs. Point n'est donc besoin, ni même indiqué, de leur conférer, de manière ponctuelle, cette compétence ou des pouvoirs en la matière dans d'autres lois, au risque de semer la confusion quant à leurs missions.

Le Conseil d'État demande que soit précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par « insigne distinctif ».

La commission parlementaire tient à préciser que cet article ne visait pas l'ensemble des fonctionnaires de la Police grand-ducale, mais seulement ceux visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle. Le libellé est partant identique à celui prévu de l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial, mais, en raison de l'imprécision constatée par le Conseil d'État, il est fait droit à ses observations en précisant dans le libellé « les agents de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » à l'instar de la terminologie retenue à l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

À noter encore que le signe distinctif des agents de contrôle mentionné se manifeste de nos jours par la présentation d'une carte de légitimation en tant qu'agent de surveillance du Service de la navigation, à l'instar de celle qui est utilisée par les agents de la Police grand-ducale.

Une disposition identique se trouve à l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 26 (ancien article 25) du projet de loi comme suit :

« Article 25

**Art. 26. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ~~visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle~~ **habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale**, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'Etat informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi. »

**Nouvel article 27 (ancien article 26) – Amendement 19**

L'ancien article 26 a trait aux dispositions financières.

La commission parlementaire propose de compléter l'alinéa 2 (devenu le paragraphe 2) par une disposition supplémentaire sur les taxes, vu le travail

administratif lié à la délivrance de ces titres qui ne figuraient pas expressément dans le projet de loi.

À l'alinéa 8 (devenu le paragraphe 8) il est fait droit aux observations du Conseil d'État dans ses considérations générales en précisant le libellé et en remplaçant les termes « sous la responsabilité d'une autorité administrative » par les termes « organisé par le ministre » à l'identique de l'amendement au niveau de l'article 14, paragraphe 1.

Aux alinéas 9 et 10 (devenus les paragraphes 9 et 10), le terme « alinéas » est remplacé par le terme « paragraphes », s'agissant d'un corollaire de la renumérotation des alinéas en paragraphes.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 26) du projet de loi comme suit :

« Article 26

### **Art. 27. Dispositions financières**

(1) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.

(2) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, **la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.**

(3) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.

(4) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

(5) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.

(6) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.

(7) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen **sous la responsabilité d'une autorité administrative organisé par le ministre et visé à**

l'article 13, paragraphe 2, point 1° a).

(9) La taxe d'instruction visée dans les **alinéas paragraphes** 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe ~~doit être~~ est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux **alinéas paragraphes** 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée. »

### **Nouvel article 28 (ancien article 27) – Amendement 20**

L'ancien article 27 a trait aux normes et modèles fixées par la Commission européenne.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article sous revue vise à transposer les articles 31 à 34 de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui traitent des actes délégués et d'exécution à adopter par la Commission européenne. Or, la disposition sous revue n'opère toutefois ni transposition par référence, ni transposition dynamique de ces normes, étant donné qu'une référence exacte aux actes en cause fait défaut. Le Conseil d'État rappelle à nouveau qu'un renvoi indistinct et imprécis à ces normes n'est pas de nature à en assurer l'application ou la transposition sur le territoire national.

Comme observé à l'endroit de l'article 3, point 28, seule la directive déléguée (UE) 2020/12 doit faire l'objet d'une transposition, la référence exacte aux règlements européens aux endroits qui entendent y renvoyer étant suffisante. Cette directive, en ce qu'elle n'a encore été transposée en droit luxembourgeois par aucun texte, peut faire l'objet, à l'article sous revue, d'une transposition par référence. Celle-ci consiste à déclarer applicable dans l'ordre interne une directive dans son intégralité ou en partie par simple renvoi au Journal officiel de l'Union européenne, dans la mesure où ses dispositions prévoient des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Cette manière de procéder permet également de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui exige que « [l]es États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés ».

À titre liminaire, dans l'intitulé de l'article, la commission parlementaire supprime le terme « modèles », étant donné que ces derniers se trouvent dans le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable.

Pour ce qui est du paragraphe 1<sup>er</sup> et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le renvoi aux modèles également ici, vu que les modèles sont fixés par le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable et que le renvoi a déjà été fait au niveau des articles 8, paragraphe 3, 14, paragraphe 3 et 17, paragraphe 4.

Finalement il est fait droit aux observations du Conseil d'État en prévoyant une transposition par référence et dynamique pour l'annexe IV de la loi, vu que, comme le mentionne à juste titre le Conseil d'État, les normes y mentionnées (a priori des normes CESNI) et les dates d'entrée en vigueur, sont susceptibles de modification par des actes délégués récurrents et qu'il s'agit de normes purement techniques.

Il convient de noter qu'un acte délégué, sous forme de règlement délégué 2022/184, pris en exécution de l'article 32 de la directive 2017/2397 et portant insertion dans l'annexe IV des normes CESNI et des dates d'entrée en vigueur, a été publié le 11 février 2022.

### **Nouvel article 28 (ancien article 27)**

Le paragraphe 2 quant à lui, étant devenu superfétatoire, est supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 28 (ancien article 27) du projet de loi comme suit :

« Article 27

#### ***Art. 28. Normes et modèles fixées par la Commission européenne***

~~(1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397. Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.~~

~~(2) Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les adoptions ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.»~~

### **Nouvel article 29 (ancien article 28)**

L'ancien article 28 à trait aux dispositions modificatives.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

### **Nouvel article 30 (ancien article 29) - Amendement 21**

L'ancien article 29 a trait aux dispositions transitoires.



Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate à l'endroit du paragraphe 4 que les auteurs se réfèrent à la loi 96/50/CE. Or, un tel acte n'existe pas et il y a lieu de revoir la référence en question. En tout état de cause, le Conseil d'État rappelle que la référence à une directive européenne est à proscrire et préconise de se référer à l'acte national de transposition.

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État relatives au paragraphe 4, la référence à la « loi 96/50/CE » est remplacée par le renvoi au règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle portant transposition de la directive 96/50/CE.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 30 (ancien article 29) du projet de loi comme suit :

~~« Article 29~~

**Art. 30. Dispositions transitoires**

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1° a) et 3° e).

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après



sont remplies :

- a) 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- b) 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- c) 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, a), 2° b) et 3° c), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application **du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle de la loi 96/50/CE** et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sure sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date. »

### **Nouvel article 31 (ancien article 30)**

L'ancien article 30 à trait l'entrée en vigueur.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

### **Nouvel article 32 (ancien article 31)**

L'ancien article 31 à trait l'intitulé abrégé.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

### **Nouvel article 33 (ancien article 32)**

L'ancien article 32 a trait à la formule exécutoire.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

## **2. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**

7817

**Loi du 7 décembre 2022 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation.**

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 18 octobre 2022 et celle du Conseil d'État du 25 octobre 2022 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

*Avons ordonné et ordonnons :*

## **Chapitre 1<sup>er</sup> - Objet, champ d'application et définitions**

### **Art. 1. Objet**

La présente loi fixe les conditions et les procédures relatives à la certification des qualifications des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi qu'à la reconnaissance de ces qualifications.

### **Art. 2. Champ d'application**

(1) La présente loi s'applique aux membres d'équipage de pont, aux experts en matière de gaz naturel liquéfié et aux experts en matière de navigation avec passagers, pour les types de bâtiments suivants sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre :

- 1° les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres ;
- 2° les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;
- 3° les remorqueurs et pousseurs destinés à :
  - a) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points 1° et 2 ;
  - b) remorquer ou pousser des engins flottants ;
  - c) mener à couple les bateaux visés aux points 1° et 2° ou des engins flottants ;
- 4° les bateaux à passagers ;
- 5° les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de marchandises ;
- 6° les engins flottants.

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

- 1° naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;
- 2° intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;
- 3° intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 8 et 9.

### Art. 3. Définitions

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

- 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;

- 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;
- 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il fait effectuer ;
- 30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise, soit de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° « ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

## **Chapitre 2 - Certificats de qualification de l'Union européenne**

### **Art. 4. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont**

- (1) Les membres d'équipage de pont naviguant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sont munis soit d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré conformément à l'article 8, soit d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.
- (2) Pour les membres d'équipage de pont autres que les conducteurs, le certificat de qualification de l'Union européenne et le livret de service visé à l'article 17 sont présentés dans un document unique.
- (3) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment autres que les conducteurs, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### **Art. 5. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne relatif à des opérations spécifiques**

- (1) Les experts en matière de navigation avec passagers et les experts en matière de gaz naturel liquéfié sont munis d'un certificat de qualification de l'Union européenne délivré conformément à l'article 8 ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphe 2 ou 3.
- (2) Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, les certificats dont sont titulaires les personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, délivrés ou reconnus conformément à la directive 2008/106/CE et, partant, conformément à la convention STCW, sont valables sur les navires de mer opérant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

### **Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques**

Les conducteurs sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 8 lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- 3° ils naviguent au radar ;
- 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- 5° ils conduisent de gros convois.

### **Art. 7. Reconnaissance**

(1) Les certificats de qualification de l'Union européenne visés aux articles 4 et 5, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17 qui ont été délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres conformément à la directive 2017/2397, sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

(2) Tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément au règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, qui prévoit des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Ces certificats, livrets de service et livres de bord qui ont été délivrés par un pays tiers sont valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, à condition que ledit pays tiers reconnaisse dans sa juridiction les documents de l'Union européenne délivrés conformément à la directive 2017/2397.

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

## **Chapitre 3 - Certification des qualifications professionnelles**

### **Section 1 - Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques**

#### **Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne**

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

(2) Le ministre délivre des certificats de qualification de l'Union européenne après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par les demandeurs et après avoir vérifié qu'un tel certificat, en cours de validité, ne leur a pas déjà été délivré.

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré par le ministre expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

#### **Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Les demandeurs des autorisations spécifiques visées à l'article 6 fournissent au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

(2) Le ministre délivre l'autorisation spécifique visée au paragraphe 1<sup>er</sup> après avoir vérifié l'authenticité et la validité des documents fournis par le demandeur.

(3) Le ministre, lorsqu'il délivre les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs aux conducteurs, indique expressément, dans le certificat, toute autorisation spécifique délivrée en vertu de l'article 6. La durée de validité de cette autorisation spécifique prend fin à l'expiration de la durée de validité du certificat de qualification de l'Union européenne.

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 5.

#### **Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

À l'expiration d'un certificat de qualification de l'Union européenne, le ministre renouvelle, sur demande, le certificat et, le cas échéant, les autorisations spécifiques qui y figurent, à condition que :

- 1° pour les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 3°, aient été soumises ;
- 2° pour les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1° et 2°, aient été soumises.

#### **Art. 11. Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union européenne ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs**

(1) Lorsque des éléments laissent à penser que les exigences relatives aux certificats de qualification ou aux autorisations spécifiques ne sont plus satisfaites, le ministre, lorsqu'il a délivré le certificat ou l'autorisation spécifique effectue toutes les évaluations nécessaires et, le cas échéant, retire ces certificats ou cette autorisation spécifique.

(2) Le ministre ou le préposé du Service de la navigation peut suspendre temporairement un certificat de qualification de l'Union européenne, dès lors qu'il estime que cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité ou d'ordre public.

(3) Le ministre consigne sans retard indu les suspensions et les retraits dans la base de données visée à l'article 20, paragraphe 2.

### **Section 2 - Compétences**

#### **Art. 12. Exigences en matière de compétences**

Les personnes visées aux articles 4, 5 et 6 doivent disposer des compétences nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un bâtiment énoncées à l'annexe II en réussissant à un examen organisé conformément à l'article 13.

#### **Art. 13. Évaluation des compétences**

(1) Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1<sup>er</sup> de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

(2) Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

(3) La démonstration du respect des normes de compétence comporte une épreuve pratique en vue d'obtenir :



- 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° et 2° du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° et 4° du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

#### **Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative**

(1) Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1°, sont organisés par le ministre. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre délivre un certificat d'examen pratique aux candidats qui ont satisfait à l'épreuve pratique visée à l'article 13, paragraphe 2, lorsque cette épreuve s'est déroulée sur un simulateur conforme à l'article 16 et que le candidat a demandé un tel certificat.

(3) Le ministre reconnaît, sans exigences ni évaluations supplémentaires, les certificats d'examen pratique visés au paragraphe 2 qui sont délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres.

(4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1<sup>er</sup> peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

(5) Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 5, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

Elle sera composée de représentants du ministre et de représentants du secteur de la navigation intérieure et compte trois membres au moins et au moins un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification afférent.

La commission peut se doter d'un règlement intérieur qui est à approuver par le ministre.

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Par réunion, le président et le secrétaire touchent une indemnité supplémentaire, équivalente à l'indemnité précitée.

(7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

(8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2.

Le certificat de qualification visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visés à l'alinéa 1<sup>er</sup> qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicale fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à dix-huit ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- 1° les conditions détaillées de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 4° les conditions médicales détaillées à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 5° les modalités détaillées de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 6° les matières détaillées de l'examen de capacité professionnelle auquel les candidats se soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;
- 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>.

#### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

(1) Un règlement grand-ducal établit des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application par ces établissements d'enseignement ou de formation d'une norme de qualité nationale ou internationale de type ISO 9001 conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1<sup>er</sup> que si :

- 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;
- 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> est reconnu.

(4) Le ministre révoque ou suspend l'approbation qu'il a donnée à des programmes de formation qui ne sont plus conformes aux critères énoncés au paragraphe 2.

(5) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des programmes de formation approuvés, ainsi que les programmes de formation dont l'approbation a été révoquée ou suspendue. La liste mentionne le nom du programme de formation, les intitulés des diplômes ou certificats délivrés, l'organisme qui délivre les diplômes ou certificats, l'année de l'entrée en vigueur de l'approbation ainsi que les qualifications pertinentes et les éventuelles autorisations spécifiques auxquelles le diplôme ou certificat donne accès.

#### **Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

(3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

(6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

### **Section 3 - Temps de navigation et aptitude médicale**

#### **Art. 17. Livret de service et livre de bord**

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 2°, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(2) Si un membre de l'équipage le demande, le ministre, après avoir vérifié l'authenticité et la validité des pièces justificatives nécessaires, valide dans le livret de service les données concernant le temps de navigation et les trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande. Lorsque des outils

électroniques sont mis en place, notamment des livrets de service électroniques et des livres de bord électroniques, comportant des procédures appropriées pour préserver l'authenticité des documents, les données correspondantes peuvent être validées sans procédures supplémentaires.

Le temps de navigation qui a été effectué sur toute voie d'eau intérieure des États membres est pris en compte. Lorsque des voies d'eau intérieures ne sont pas intégralement situées sur le territoire de l'Union européenne, le temps de navigation est calculé en tenant également compte des sections situées à l'extérieur du territoire de l'Union européenne.

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(4) Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

### **Art. 18. Aptitude médicale**

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins est publiée sur un site internet.

(2) Les demandeurs présentent un certificat médical au ministre lorsqu'ils demandent :

1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;

2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

Les certificats médicaux délivrés en vue de l'obtention d'un certificat de qualification de l'Union européenne ne doivent pas avoir été établis plus de trois mois avant la date de la demande de certificat de qualification de l'Union européenne.

(3) À partir de 60 ans, le titulaire d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> au moins tous les cinq ans. À partir de 70 ans, le titulaire démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> tous les deux ans.

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

(5) Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée par le demandeur, le ministre peut imposer des mesures d'atténuation ou des restrictions assurant une sécurité de navigation équivalente. Dans ce cas, ces mesures d'atténuation et restrictions en lien avec l'aptitude médicale sont mentionnées dans le certificat de qualification de l'Union européenne.

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) Sans préjudice du paragraphe 4, si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel. S'il s'avère être d'aptitude médicale

limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les mesures de réduction de risques et les restrictions qu'il impose.

(8) Si un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction de risques et les restrictions du certificat de qualification.

## **Chapitre 4 - Dispositions administratives**

### **Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

### **Art. 20. Registres**

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union européenne, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

Pour les certificats de qualification de l'Union européenne, les registres contiennent les données figurant sur lesdits certificats et indiquent l'autorité de délivrance.

Pour les livrets de service, les registres contiennent le nom du titulaire et son numéro d'identification, le numéro d'identification du livret de service, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Pour les livres de bord, les registres contiennent le nom du bâtiment, le numéro européen d'identification ou le numéro européen unique d'identification des bateaux (numéro ENI), le numéro d'identification du livre de bord, la date de délivrance et l'autorité de délivrance.

Le système informatique par lequel l'accès aux registres est opéré est aménagé de la manière suivante :

- 1° L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;
- 2° Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- 3° Les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

(2) Aux fins de mettre en œuvre, de contrôler l'application et d'évaluer la directive 2017/2397, de maintenir la sécurité, de faciliter la navigation, ainsi qu'à des fins statistiques, et en vue de faciliter l'échange d'informations entre les autorités chargées de mettre en œuvre la directive 2017/2397, le ministre consigne de manière fiable et sans retard les données relatives aux certificats de qualification, aux livrets de service et aux livres de bord visées au paragraphe 1<sup>er</sup> dans une base de données gérée par la Commission européenne.

(3) Les données à caractère personnel figurant dans les registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ou dans la base de données visée au paragraphe 2 sont conservées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire aux fins pour lesquelles les données sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement conformément à la présente loi. Une fois que ces informations ne sont plus nécessaires à ces fins, elles sont détruites.

Pour la détermination des durées de conservation des données à caractère personnel collectées par le ministre, le ministre tient compte de la durée initiale et de renouvellement des certificats de qualification, autorisations spécifiques, livrets de service et livre de bord ainsi que de l'interrelation entre ceux-ci tout comme de l'interrelation entre les registres visés à l'article 20, paragraphe 1<sup>er</sup> et la base de données de la Commission européenne visée à l'article 20, paragraphe 2. Finalement il tient aussi compte des besoins de prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque ce bâtiment est démantelé et les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1<sup>er</sup> lorsque la personne concernée est décédée.

(4) Toute demande en obtention d'un certificat de qualification ou d'un livret de service auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le membre de l'équipage de bord et toute demande d'un livre de bord auprès d'une autorité d'un autre pays en même temps qu'au Luxembourg est signalée au ministre par le propriétaire du bateau ou son mandataire.

#### **Art. 21. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité de type ISO 9001 afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

(2) Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité de type ISO 9001 couvre :

- 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- 2° tous les cours et programmes de formation ;
- 3° les examens et évaluations effectués par le Grand-Duché de Luxembourg ;
- 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

#### **Art. 22. Évaluation**

(1) Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

(2) Les résultats des évaluations effectuées par ces organismes indépendants sont dûment étayés et portés à l'attention du ministre. Si nécessaire, le ministre prend les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence détectée par l'évaluation indépendante.

#### **Art. 23. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales**

(1) Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17, paragraphe 2.

(3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats.

#### **Art. 24. Sanctions**

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;

- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° le conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;
- 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

(3) En cas de présomption sérieuse d'un retrait d'un certificat de qualification ou de sa suspension, ou en cas de présomption basée sur des faits d'une obtention frauduleuse du certificat de qualification, le ministre peut ordonner la confiscation provisoire du certificat de qualification.

Un certificat de qualification provisoirement confisqué doit être remis sans délai à l'autorité de délivrance ou au tribunal compétent conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique avec indication des motifs de confiscation.

Après avoir été informée de la décision de confiscation, l'autorité de délivrance rend immédiatement sa décision relative à la suspension ou au retrait du certificat de qualification. Si un tribunal est compétent, il rend sa décision conformément aux prescriptions nationales des États riverains du Rhin et de la Belgique. Dans l'attente de la décision visée à la phrase 1 ou 2, la décision de confiscation équivaut à une décision au sens de l'article 11, paragraphe 2.

La confiscation provisoire du certificat de qualification s'achève et le certificat de qualification est restitué au titulaire si le motif de la décision disparaît, si n'est pas ordonnée la suspension ou si le certificat de qualification n'est pas retiré.

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>.

(5) 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 au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;

2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;

3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;

4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

(7) 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.

(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

(10) Le versement de la taxe dans un délai de trente jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe 8 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. Recherche et constatation des infractions**

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire. Ils font parvenir directement l'original et une copie certifiée conforme des procès-verbaux ainsi que tous actes et pièces y relatifs au Procureur d'État. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. À cette fin, ils 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 fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'acte de prestation du serment est transcrit et visé au greffe du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

(3) Le procureur général d'État informe le ministre de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour toute infraction constatée par les membres de la Police grand-ducale et les agents susvisés du Service de la navigation dans le cadre de la présente loi.



## Chapitre 5 - Dispositions finales

### Art. 26. Dispositions financières

- (1) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur.
- (2) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.
- (3) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'une autorisation spécifique. Cette taxe est réduite à cinquante euros si l'autorisation spécifique est délivrée en même temps que le certificat de qualification.
- (4) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.
- (5) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance ou l'homologation d'un livret de service.
- (6) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la validation dans un livret de service du temps de navigation ou des trajets effectués jusqu'à quinze mois avant la demande.
- (7) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros la délivrance ou l'homologation d'un livre de bord.
- (8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen organisé par le ministre et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1<sup>o</sup>.
- (9) La taxe d'instruction visée dans les paragraphes 1<sup>er</sup> à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.
- (10) Le paiement de cette taxe est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux paragraphes 1<sup>er</sup> à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

### Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1<sup>er</sup> et 4, à l'article 16, paragraphe 1<sup>er</sup> et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

### Art. 28. Dispositions modificatives

L'article 4 *quater*, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifié comme suit :

« Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers, à l'exclusion des bateaux d'excursion journalière, avec une capacité maximale d'au moins cent soixante-quinze passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses, telles que définies à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié, doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée. »

### Art. 29. Dispositions transitoires

(1) Les certificats de conduite délivrés conformément à la directive 96/50/CE et les certificats visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, de la directive 96/50/CE, ainsi que les patentes de batelier du Rhin visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, de la directive 96/50/CE, délivrés avant le 18 janvier 2022, demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de dix ans après cette date.

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1° et 3°.

Lorsque les membres d'équipage visés au premier alinéa du présent paragraphe sollicitent un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat visé à l'article 7, paragraphe 2, les États membres veillent à ce que soit délivré un certificat de qualification pour lequel les exigences en matière de compétences soient similaires ou inférieures à celles du certificat à remplacer. Un certificat pour lequel les exigences sont supérieures à celles du certificat à remplacer n'est délivré que si les conditions ci-après sont remplies :

- 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

L'expérience en matière de navigation est démontrée au moyen d'un livret de service, d'un livre de bord ou d'une autre preuve.

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, 2° et 3°, du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

(3) Les livrets de service et les livres de bord qui ont été délivrés avant le 18 janvier 2022 selon des modalités autres que celles prévues par la directive 2017/2397 peuvent rester actifs pendant une durée maximale de dix ans après le 18 janvier 2022.

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux établis conformément aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

(5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

### Art. 30. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante :

« loi du 7 décembre 2022 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. »

**Art. 31. Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

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**

Vientiane, le 7 décembre 2022.  
**Henri**

---

Doc. parl. 7817 ; sess. ord. 2020-2021, 2021-2022 et 2022-2023 ; Dir. (UE) 2017/2397 et Dir. (UE) 2021/1233.

---

**ANNEXE I****EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÂGE, DE CONFORMITÉ  
ADMINISTRATIVE, DE COMPÉTENCE ET DE TEMPS DE NAVIGATION**

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la loi)

Les exigences relatives aux qualifications de l'équipage de pont figurant dans la présente annexe s'entendent dans un ordre croissant de niveau de qualifications, à l'exception des qualifications des hommes de pont et des matelots légers, qui sont considérés comme étant au même niveau.

**1. Qualifications de l'équipage de pont au niveau de base****1.1. Exigences relatives à la certification d'homme de pont**

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit :

- être âgé d'au moins 16 ans,
- avoir terminé une formation de base en matière de sécurité conformément aux exigences nationales.

**1.2. Exigences relatives à la certification de matelot léger**

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit :

- être âgé d'au moins 15 ans,
- avoir signé un contrat d'apprentissage prévoyant un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15.

**2. Qualifications de l'équipage de pont au niveau opérationnel****2.1. Exigences relatives à la certification de matelot**

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit :

- a) - être âgé d'au moins 17 ans,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé ; ou
- b) - être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont ; ou
- c) - avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,

- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
- avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## **2.2. Exigences relatives à la certification de maître matelot**

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit :

- a) - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot ; ou
- b) - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

## **2.3. Exigences relatives à la certification de timonier**

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit :

- a) - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie ; ou
- b) - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie ; ou
- c) - avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

## **3. Qualifications de l'équipage de pont au niveau du commandement**

### **3.1. Exigences relatives à la certification d'un conducteur de bateau**

Tout demandeur d'un certificat de qualification de l'Union doit :

- a) - être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,

- être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie ; ou
- b) - être âgé d'au moins 18 ans,
  - être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 7, paragraphe 2 ou 3,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie ; ou
- c) - être âgé d'au moins 18 ans,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,
  - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie ; ou
- d) - avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
  - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
  - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
  - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

### **3.2. Exigences applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs**

#### **3.2.1. Voies d'eau à caractère maritime**

Tout demandeur doit :

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.

#### **3.2.2. Radar**

Tout demandeur doit :

- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.

### 3.2.3. Gaz naturel liquéfié

Tout demandeur doit :

- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.

### 3.2.4. Gros convois

Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.

## 4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques

### 4.1. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit :

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit :

- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 2.

### 4.2. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de GNL

Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit :

- être âgé d'au moins 18 ans,
- satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de GNL doit :

a) avoir accumulé le temps de navigation suivant à bord d'un bâtiment propulsé au GNL :

- au moins 180 jours au cours des cinq années précédentes, ou
- au moins 90 jours au cours de l'année précédente ; ou

b) satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

## ANNEXE II

### EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIÈRE DE COMPÉTENCE

#### 1. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau opérationnel

##### 1.1. Navigation

Le matelot assiste le commandement du bâtiment dans les situations de manoeuvre et de conduite d'un bâtiment sur les voies d'eau intérieures. Il doit pouvoir le faire sur tous les types de voies d'eau et dans tous les types de ports. Le matelot doit notamment être capable :

- d'aider à la préparation du bâtiment pour la navigation de manière à assurer la sécurité du voyage en toutes circonstances,
- d'aider aux opérations d'amarrage et de mouillage,
- d'aider à la navigation et aux manoeuvres du bâtiment en assurant la sécurité nautique et de manière économique.

##### 1.2. Exploitation de bâtiments

Le matelot doit être capable :

- d'aider le commandement du bâtiment pour le contrôle de l'exploitation du bâtiment et l'assistance aux personnes à bord,
- d'utiliser les équipements du bâtiment.

##### 1.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le matelot doit être capable :

- d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
- d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
- d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) no 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil (1).

##### 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable :

- d'aider le commandement du bâtiment pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale,
- d'effectuer des travaux d'entretien des équipements pour la mécanique navale, l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande afin d'assurer la sécurité technique générale.

##### 1.5. Entretien et réparation

Le matelot doit être capable :

- d'aider le commandement du bâtiment pour l'entretien et la réparation du bateau, de ses dispositifs et de ses équipements.



## 1.6. Communication

Le matelot doit être capable :

- de communiquer de manière générale et professionnelle, ce qui inclut la capacité d'utiliser des phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- d'être sociable.

## 1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable :

- de respecter les règles de sécurité au travail, de comprendre l'importance des règles de santé et de sécurité ainsi que de l'importance de l'environnement,
- de reconnaître l'importance de la formation sur la sécurité à bord et d'agir immédiatement en cas d'urgence,
- de prendre des précautions contre l'incendie et d'utiliser correctement les équipements de lutte contre l'incendie,
- d'exercer ses fonctions en tenant compte de l'importance de la protection de l'environnement.

## 2. Exigences essentielles en matière de compétence au niveau du commandement

### 2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de donner des instructions aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches qu'ils exécutent telles qu'elles sont visées à la section 1 de la présente annexe, ce qui suppose des aptitudes adéquates pour exécuter ces tâches.

### 2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de planifier un voyage et de diriger la navigation sur des voies d'eau intérieures, ce qui inclut notamment la capacité de choisir l'itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement, en tenant compte de la réglementation du trafic applicable et de l'ensemble de règles applicables à la navigation intérieure défini d'un commun accord,
- d'appliquer les connaissances relatives aux règles applicables en matière d'équipage de bâtiment, notamment les connaissances en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont,
- de naviguer et de manoeuvrer, en assurant l'exploitation du bâtiment en toute sécurité dans toutes les conditions sur les voies d'eau intérieures, y compris dans les situations de densité de trafic élevée ou lorsque d'autres bâtiments transportent des marchandises dangereuses, ce qui suppose des connaissances de base concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies d'eau intérieures (ADN),
- de réagir aux situations d'urgence relatives à la navigation sur les voies d'eau intérieures.

### 2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable :

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil (1),

- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

### **2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de planifier et d'assurer le chargement, l'arrimage, la fixation et le déchargement des cargaisons en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage ;
- de planifier et d'assurer la stabilité du bâtiment,
- de planifier et d'assurer le transport des passagers en toute sécurité, ainsi que leur prise en charge au cours du voyage, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) no 1177/2010.

### **2.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de planifier le déroulement des tâches pour la mécanique navale et l'électrotechnique, l'électronique et les systèmes de commande,
- de surveiller les moteurs principaux ainsi que les machines et équipements auxiliaires,
- de planifier et de donner des instructions en ce qui concerne la pompe du bâtiment et son système de contrôle,
- d'organiser l'utilisation et l'application en toute sécurité des dispositifs électrotechniques du bâtiment, ainsi que leur entretien et leur réparation,
- de contrôler l'entretien et la réparation en toute sécurité des dispositifs techniques.

### **2.5. Entretien et réparation**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- d'organiser l'entretien et la réparation en toute sécurité du bâtiment et de ses équipements.

### **2.6. Communication**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- d'assurer la gestion des ressources humaines, d'être socialement responsable et d'organiser le déroulement des tâches et la formation à bord du bâtiment,
- d'assurer une bonne communication à tout moment, ce qui inclut l'utilisation de phrases de communication standardisées dans des situations caractérisées par des problèmes de communication,
- de promouvoir un environnement de travail équilibré et sociable à bord.

### **2.7. Santé, sécurité, droits des passagers et protection de l'environnement**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de suivre les exigences légales applicables et de prendre des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine,
- d'assurer la sûreté et la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) no 1177/2010,
- de mettre en place des plans d'urgence et de maîtrise des avaries et de gérer les situations d'urgence,
- d'assurer le respect des exigences relatives à la protection de l'environnement.

### **3. Exigences essentielles en matière de compétence relatives aux autorisations spécifiques**

#### **3.1. Navigation sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d'eau à caractère maritime,
- d'utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
- d'utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l'AIMS (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d'eau intérieures à caractère maritime.

#### **3.2. Navigation au radar**

Le conducteur de bateau doit être capable :

- de prendre les mesures appropriées concernant la navigation au radar avant de larguer les amarres,
- d'interpréter l'affichage du radar et d'analyser les informations fournies par le radar,
- de réduire les interférences d'origines diverses,
- de naviguer au radar en tenant compte de l'ensemble des règles convenues applicables à la navigation intérieure et conformément aux réglementations fixant les exigences relatives à la navigation au radar telles que les exigences applicables aux équipages ou les exigences techniques applicables aux bateaux),
- de faire face à des circonstances spécifiques, telles que la densité du trafic, la défaillance de dispositifs, les situations dangereuses.

### **4. Exigences essentielles en matière de compétence relatives à des opérations spécifiques**

#### **4.1. Expert en matière de navigation avec passagers**

Tout demandeur doit être capable :

- d'organiser l'utilisation des moyens de sauvetage à bord des bateaux à passagers,
- d'appliquer les consignes de sécurité et de prendre les mesures nécessaires pour la protection des passagers en général, notamment en cas d'urgence (par exemple évacuation, avarie, abordage, échouage, incendie, explosion et autres situations pouvant donner lieu à un mouvement de panique), y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) no 1177/2010,
- de communiquer dans un anglais élémentaire,
- de satisfaire aux exigences pertinentes du règlement (UE) no 1177/2010.

#### **4.2. Expert en matière de gaz naturel liquéfié (GNL)**

Tout demandeur doit être capable :

- d'assurer le respect de la législation et des normes applicables aux bâtiments propulsés au GNL, ainsi que des autres réglementations applicables en matière d'hygiène et de sécurité,
- d'être attentif à certains points spécifiques au GNL, de reconnaître les risques et de les gérer,
- de faire fonctionner les systèmes spécifiques au GNL en toute sécurité,
- d'assurer la vérification périodique de l'installation GNL,

- de savoir comment réaliser les opérations d'avitaillement en GNL en toute sécurité et de manière contrôlée,
- de préparer l'installation GNL pour l'entretien des bâtiments,
- de gérer les situations d'urgence liées au GNL.

**ANNEXE III****EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'APTITUDE MÉDICALE**

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude psychologique, signifie que la personne travaillant à bord d'un bâtiment est indemne de toute affection et de tout handicap la rendant incapable :

- d'exécuter les tâches nécessaires à l'exploitation d'un bâtiment,
- d'exécuter les tâches assignées à tout moment, ou
- de percevoir correctement son environnement.

L'examen porte notamment sur l'acuité visuelle et auditive, sur les fonctions motrices, sur l'état neuropsychiatrique et sur la situation cardiovasculaire.

---

