

N° 6530⁹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2016-2017

PROJET DE LOI

concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- **de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation,**
- **de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert,**
- **de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,**
- **de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et**
- **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**

b) abrogation

- **des articles 1^{er}, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;**
- **de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;**
- **de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et**
- **de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(1.12.2016)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente; M. Henri KOX, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 21 janvier 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Une version amendée par le Gouvernement a été déposée à la Chambre des Députés le 19 juin 2013.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 12 juillet 2013.

Le 20 février 2013, la Commission du Développement durable a désigné M. Lucien Clément comme rapporteur. A la suite des élections législatives d'octobre 2013 et de la nouvelle composition de la commission parlementaire, M. Henri Kox a été désigné comme nouveau rapporteur en date du 7 janvier 2015.

Lors de cette même réunion du 7 janvier 2015, la Commission a examiné le projet de loi, ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

Au cours de l'instruction du projet, la Commission a adopté deux séries d'amendements parlementaires datant respectivement des 28 janvier et 13 octobre 2016.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 21 juin 2016, son deuxième avis complémentaire date quant à lui du 15 novembre 2016.

L'avis de la Chambre de Commerce date du 31 janvier 2013. Son avis complémentaire date du 3 juillet 2013.

La Commission du Développement durable a examiné le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat en date du 1^{er} décembre 2016; elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de la même réunion.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi fait partie intégrante de la politique gouvernementale en matière du transport des marchandises qui vise à développer prioritairement les moyens de transport les moins polluants et les plus efficaces du point de vue des coûts énergétiques. Le projet de loi est à considérer aussi bien dans le contexte de la Convention sur la canalisation de la Moselle, par laquelle la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg décidèrent d'aménager la Moselle en voie navigable performante, que dans celui de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau qui oblige le Gouvernement à élaborer et mettre en œuvre les programmes de surveillance et les programmes opérationnels ayant pour objet les aspects quantitatifs et qualitatifs des eaux de surface.

Finalement, la présente loi vise aussi à mettre en œuvre en droit national le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Au Luxembourg, le domaine public fluvial n'a pas d'assise légale outre les articles 537 et suivants du Code civil.

Le présent projet de loi a pour objet la mise en place d'un cadre légal pour la gestion du domaine public fluvial luxembourgeois dont il détermine le statut, les composantes, les principes de gestion et de valorisation, les conditions d'utilisation ainsi que les modalités d'administration et de protection.

En vue d'assurer une politique de transport fluvial respectueuse du développement durable, le présent projet de loi renforce également les missions de gestion de la flotte fluviale luxembourgeoise ainsi que les pouvoirs de sanctions du ministre ayant les Transports dans ses attributions. Pour ce faire, la loi entend, après avoir déterminé la consistance, préciser les conditions de l'usage public, les dispositifs de protection, les modalités d'administration et les outils de gestion et de valorisation (y compris la création d'une assise légale pour la perception de taxes et de redevances pour l'octroi d'occupations et d'utilisations privatives) de ce patrimoine commun.

Le texte vise à compléter la loi modifiée du 28 juillet 1973 ayant porté création d'un service de la navigation rattaché directement au ressort des Transports en précisant ses missions. Ces missions, se limitant actuellement à la gestion et à la surveillance infrastructurelle et l'exercice des fonctions de police sur le condominium germano-luxembourgeois, sont complétées par celle de gestionnaire de la flotte fluviale, mission qui sera finalement ancrée au niveau du département ministériel des Transports. Les pouvoirs des agents de contrôle sont étendus pour permettre une intervention efficace sur un bateau qui ne correspondrait pas aux normes techniques. Parallèlement, le pouvoir de recourir à des sociétés de classification, déjà prévu par la réglementation européenne, est ancré dans la loi.

En même temps, la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est adaptée pour tenir compte des exigences de qualité qui s'imposent aux bateaux de navigation intérieure demandant une inscription sur les registres d'immatriculation au Luxembourg (exigence d'une assurance RC obligatoire et conditions d'âge du bateau pour une première immatriculation) et ce dans un objectif d'éviter tout reproche de pavillon de complaisance.

Afin d'adapter la terminologie et le cadre juridique existants aux dispositions du présent projet de loi, les lois modifiées du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert (dont le présent projet de loi n'affecte ni l'administration ni l'exploitation) et du 19 décembre 2008 relative à l'eau sont également modifiées.

Le projet de loi initialement déposé était accompagné de quatre projets de règlement grand-ducal d'exécution qui portent respectivement sur: la procédure d'autorisation pour l'occupation du domaine public fluvial; le montant et la perception des taxes et redevances relatives à l'utilisation du domaine public fluvial; la création d'un comité d'accompagnement et les relevés des propriétés domaniales faisant partie du domaine public fluvial.

Suite à l'évolution du dossier et aux avis du Conseil d'Etat et de la Chambre de Commerce, le texte initial a été amendé à plusieurs reprises afin de tenir compte des remarques formulées dans ces avis ayant comme conséquence que le règlement grand-ducal portant création d'un comité d'accompagnement est devenu superfétatoire.

Parmi les amendements parlementaires du 28 janvier 2016 apportés par la Commission du Développement durable figurent de nouvelles dispositions qui visent à mettre la législation luxembourgeoise en conformité avec le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, alors que le Luxembourg doit déterminer l'autorité chargée de recevoir les plaintes éventuelles des clients et définir des sanctions en cas d'infractions.

Ceci aboutit à une modification de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Outre différentes remarques rédactionnelles, le Conseil d'Etat dans son avis du 12 juillet 2013 s'oppose formellement à différentes imprécisions du texte du projet de loi (concernant les infractions, la désignation d'agents de surveillance ainsi que les textes abrogés) et exige que deux dispositions concernant la désaffectation temporaire ou la restriction d'exploitation de sections du domaine public fluvial soient reléguées à un règlement grand-ducal.

Dans son avis complémentaire du 21 juin 2016 et suite à une première série d'amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 28 janvier 2016, le Conseil d'Etat est en mesure de lever la plupart de ses oppositions formelles sauf celles concernant différentes insécurités juridiques ainsi qu'une formulation estimée non conforme au 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.

En date du 15 novembre 2016, le Conseil d'Etat avise favorablement une deuxième série d'amendements adoptés par la Commission du Développement durable en date du 13 octobre 2016. Compte tenu de ces adaptations du texte du projet de loi, le Conseil d'Etat dans son deuxième avis complémentaire est en mesure de lever également ses dernières oppositions formelles.

*

V. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

La Chambre de Commerce regrette dans son avis du 31 janvier 2013 que le domaine public fluvial reste sous la compétence de plusieurs Ministères à savoir le Transport, l'Eau et l'Environnement. Ceci vaut aussi bien pour le régime des autorisations requises que pour les sanctions et les procédures de prévention et de recherche des infractions. Partant, la Chambre de Commerce insiste pour que le projet de loi soit remanié afin de prévoir des mesures de coordination entre les divers ministres compétents en vue d'éviter le cumul de démarches administratives pour les administrés.

Dans son avis complémentaire du 3 juillet 2013, la Chambre de Commerce approuve le premier amendement gouvernemental apporté au texte de l'article 17 du projet de loi initial.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Intitulé

L'intitulé initial du projet est le suivant:

Projet de loi

concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- ***de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,***
- ***de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mervent,***
- ***de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,***
- ***de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et***

b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale

Le Conseil d'Etat propose les modifications suivantes:

- sous le point a), il y a lieu d'écrire „de la loi modifiée du 28 juillet portant création d'un service de la navigation“.
- il convient de préciser quelles dispositions sont abrogées par le projet de loi sous avis. Le point b) prendra donc la teneur suivante:

„b) abrogation

- ***des articles 1^{er}, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;***
- ***de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;***
- ***de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et***
- ***de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés“.***

La commission fait siennes ces propositions. Par ailleurs, suite aux modifications apportées à la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation (voir ci-après), l'intitulé se lira comme suit:

Projet de loi

concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation,
- de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert,
- de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
- de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et
- 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

b) abrogation

- des articles 1^{er}, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
- de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et
- de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit les objectifs du projet de loi et se lit comme suit:

Art. 1. – Objectifs

La présente loi a pour objet de définir la nature juridique, la consistance et les principes de gestion du domaine public fluvial ainsi que de créer un cadre légal pour la protection et la sécurité d'utilisation des infrastructures.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer cet article car il ne comporte pas de dispositions à caractère normatif. La Commission fait sienne cette proposition et décide en conséquence de renuméroter les articles subséquents.

Article 2 initial (nouvel article 1^{er})

L'objectif de l'article sous rubrique est de déterminer et de préciser la consistance du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 2. – Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.

(2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:

- *le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;*
- *les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;*
- *les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication, d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets;*
- *l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux*

affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public;

- *le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.*

La liste des éléments composant le domaine public fluvial pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) Les terrains visés au paragraphe 2 ci-avant sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il sera procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.

(4) Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol et plans directeurs régionaux et sectoriels visés par la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.

Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnées à l'alinéa précédent.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- d'un point de vue rédactionnel, la subdivision complémentaire devrait se faire au paragraphe 2, en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., 4. et 5.). La Commission fait sienne cette proposition;
- il est d'avis que les instruments mis en place par les lois portant sur l'organisation du territoire ne devraient pas servir de base pour déterminer le domaine public, comme prévu au paragraphe 4 de l'article. Si les auteurs insistaient à maintenir cette approche, il conviendrait dans l'intérêt d'une meilleure intelligibilité du droit et afin de garantir l'aspect participatif dans l'élaboration des plans sectoriels de faire figurer les dispositions afférentes directement dans les lois correspondantes, à savoir la loi concernant l'aménagement communal et le développement urbain et la loi concernant l'aménagement du territoire, et ne pas les déférer dans une loi spéciale. La commission parlementaire décide de ne pas suivre cette proposition. Elle décide pourtant d'amender l'alinéa 1^{er} du paragraphe 4 afin de supprimer le renvoi aux plans directeurs régionaux, qui n'existent plus depuis la dernière mouture de la loi concernant l'aménagement du territoire, et de supprimer le renvoi aux plans sectoriels, du fait que l'inclusion du domaine public fluvial dans ce dernier n'apporte pas de plus-value alors que les parcelles concernées sont clairement délimitées dans le règlement-grand-ducal afférent;
- le Conseil d'Etat ne voit pas l'utilité de se départir du régime général des servitudes en faisant figurer les servitudes en rapport avec le domaine public fluvial dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes, respectivement dans les plans d'occupation du sol et les plans directeurs sectoriels, alors que ce n'est pas le cas pour d'autres servitudes et que les plans mentionnés ne conviennent pas pour servir à la publicité des servitudes. Il propose donc de supprimer l'alinéa 2 du paragraphe 4. La Commission du Développement durable donne suite cette recommandation étant donné que les servitudes devront être actées dans les titres de propriété concernés et dans le cadastre et non pas dans les plans visés.

La Commission décide de libeller comme suit le nouvel article 1^{er}:

Art. 1^{er}. Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.

(2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:

- 1. le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;*
- 2. les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;*

3. les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets;
4. l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public;
5. le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.

La liste des éléments composant le domaine public fluvial ~~peut~~ pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) Les terrains visés au paragraphe 2 ~~ci-avant~~ sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il ~~est~~ sera procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.

(4) Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol ~~et plans directeurs régionaux et sectoriels~~ visés par la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire par la modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.

~~Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnés à l'alinéa précédent.~~

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'émet pas de commentaire à l'endroit de ce nouveau libellé.

Article 3 initial (nouvel article 2)

Cet article détermine le régime juridique ainsi que le droit des servitudes applicable aux terrains attenants au domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 3. – Servitudes et obligations de tiers

(1) Les propriétaires ou locataires de terrains longeant la rive gauche de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.

(2) Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après appelé „le ministre“. Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.

(3) Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué, des pêcheurs et des piétons.

Ils devront tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) Les propriétaires et les locataires des terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.

Les ouvrages et installations situés dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) pourront localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et sur avis conforme du Service de la Navigation.

(6) Les dispositions des articles 5, 6 et 7 de la présente loi sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.

(7) Le plan reflétant les servitudes visées à cet article est publié par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- comme le texte ne peut pas porter sur la rive droite de la Moselle, l'adjectif „gauche“ peut être omis. La Commission fait sienne cette proposition;
- la Haute Corporation se demande dans quelle mesure la rive de la partie inférieure de la Sûre, se trouvant affectée par le reflux de la retenue du barrage de Trèves et faisant partie du domaine public fluvial, ne devrait pas être incluse dans le champ d'application de cet article. Concernant cette remarque, la Commission décide de ne pas y donner suite, étant donné le caractère disproportionné de la servitude par rapport à l'étendue du fleuve et le fait que l'Etat est propriétaire des parcelles afférentes;
- aux paragraphes 1^{er} et 4, il est fait mention de „propriétaires ou locataires de terrains“, au paragraphe 3 de „propriétaire ou titulaire d'un droit réel“. Le Conseil d'Etat propose d'utiliser uniformément l'expression de „titulaire d'un droit réel“. La Commission fait sienne cette proposition;
- au paragraphe 2, il faut écrire „ministre ayant les Transports dans ses attributions“. La Commission fait sienne cette proposition;
- au paragraphe 3, il y a lieu de définir comme délégué du gestionnaire du domaine le Service de la navigation, alors que le ministre est à considérer comme gestionnaire du domaine. La Commission fait sienne cette proposition;
- comme le titulaire d'un droit réel sur les terrains est responsable de l'entretien des servitudes, il y a lieu de préciser les conditions d'accès du public. Le Conseil d'Etat propose de limiter les activités autorisées à la circulation et à la pratique de la pêche. La Commission est d'avis que le paragraphe 3 fait déjà droit à cette remarque du Conseil d'Etat de limiter les activités autorisées à la circulation et à la pratique de la pêche;
- comme l'avis du Service de la navigation ne peut pas lier le ministre, il y a lieu de remplacer „et sur avis conforme“ par „après avoir demandé son avis au“ à l'endroit du paragraphe 5. La Commission fait sienne cette proposition;
- le Conseil d'Etat ne comprend pas ce que les auteurs entendent à l'endroit du paragraphe 7 par „plan reflétant les servitudes“. Il estime que la reprise cadastrale des servitudes devrait suffire pour maintenir un régime cohérent des différentes servitudes. La Commission décide donc de supprimer le paragraphe 7, étant donné que la reprise cadastrale des servitudes suffira pour assurer la publicité de celles-ci.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 2. Servitudes et obligations de tiers

(1) Les propriétaires ou titulaires de droits réels locataires de terrains longeant la rive gauche de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.

(2) Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après appelé „le ministre“. Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible

le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.

(3) Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine, ~~ou~~ du Service de la navigation ~~de son délégué~~, des pêcheurs et des piétons.

Ils ~~doivent~~ ~~devront~~ tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) Les propriétaires et titulaires de droits réels portant sur des ~~les locataires~~ terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.

Les ouvrages et installations situées dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) ~~peuvent~~ ~~pourront~~ localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et après avoir demandé son avis au ~~sur avis conforme du~~ Service de la navigation.

(6) Les dispositions des articles 4, 5 et 6 ~~5, 6 et 7 de la présente loi~~ sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.

(7) Le plan reflétant les servitudes visées à cet article est publié par règlement grand-ducal.

Article 4 initial (nouvel article 3)

Le but des dispositions de cet article est de poser le principe d'usage commun, équilibré et partagé, respectivement l'obligation d'entretien et d'exploitation du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 4. – Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

(2) La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.

(3) Le ministre est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.

A ce titre il lui appartient, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées aux articles 6 et 7 de la présente loi, d'autoriser toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et d'effectuer tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.

A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.

(5) Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial. Avant de procéder à

une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question.

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article 3 ci-devant, un droit de préemption est réservé à l'Etat.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la Navigation à l'exception de celles visées au paragraphe (5).

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- au paragraphe 3, l'alinéa 3 ne possède pas de dispositions à caractère normatif et devra dès lors être supprimé. La Commission décide de maintenir cette disposition alors qu'elle encadre le pouvoir d'administration et de gestion du domaine public fluvial du ministre et n'est donc pas superfétatoire;
- comme il n'y a pas lieu de rappeler la nécessité du respect des engagements internationaux dans une disposition légale, l'alinéa 2 du paragraphe 4 est à omettre. La Commission fait sienne cette proposition;
- la deuxième phrase du paragraphe 5 prévoit que, pour tout acte d'aliénation ou d'acquisition, le ministre ayant les Transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les Domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien de cette disposition. En effet, en vertu de l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc d'organiser le Gouvernement et il n'est dès lors pas permis à une autorité autre que le Grand-Duc d'intervenir dans cette organisation. La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le paragraphe 5 en ajoutant les termes „selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal“ à la fin de la première phrase et en biffant la deuxième phrase. Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 3. Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le Port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

(2) La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.

(3) Le ministre, est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.

A ce titre ~~il lui appartient~~, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées à l'article 5 6 et 6 7 de la présente loi, il d'autoriser toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et d'effectuer tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.

A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.

(5) Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal. Avant de procéder à une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences doit être entendu en son avis et notifier au

ministre ayant les domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question.

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article 2 ~~3-ci-devant~~, un droit de préemption est réservé à l'Etat.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la navigation à l'exception de celles visées au paragraphe 5.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat rappelle qu'il s'était opposé formellement au texte du projet au motif que l'article 76 de la Constitution réserve l'organisation du Gouvernement au Grand-Duc. Il ne s'était toutefois nullement opposé à y faire figurer la notion de prise d'un acte administratif de classement ou de déclassement. Comme les biens dépendant du domaine public sont inaliénables, imprescriptibles et insaisissables, un acte administratif de déclassement est indispensable pour les retirer du domaine public. L'objet de l'acte de déclassement consiste à constater que le bien en question n'est plus affecté principalement à l'usage direct du public ou n'est plus indispensable au service public auquel il était attaché. Par l'effet de l'acte de déclassement, le bien en question rentre dans le domaine privé et, de ce fait, devient aliénable. Il y a par conséquent lieu de maintenir ces principes dans le texte en projet. Le Conseil d'Etat propose donc de donner au paragraphe 5 de l'article 3 la teneur suivante:

(5) Un immeuble bâti ou non relevant du domaine public fluvial qui n'est plus affecté à un service public ou à l'usage direct du public ne fait plus partie du domaine public fluvial à compter de l'intervention de l'acte administratif constatant sa désaffectation. Le ministre ayant les Domaines dans ses attributions peut procéder aux actes d'aliénation des immeubles ainsi désaffectés ou à l'acquisition d'immeubles bâtis ou non destinés à être incorporés dans le domaine public fluvial dans le respect de l'article 99 de la Constitution. Un règlement grand-ducal arrête la procédure à suivre pour une telle transaction immobilière.

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article détermine les conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 5. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propriété du domaine public fluvial et de ses dépendances.

(4) Des sections du domaine public fluvial ou des parties d'infrastructure nettement délimitées peuvent faire l'objet d'une décision de désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation à prendre par le ministre, soit dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, soit en vue de l'organisation de manifestations publiques ou de la réalisation de travaux sur demande dûment motivée.

(5) Le Service de la Navigation est habilité à décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Si ces désaffectations temporaires dépassent la durée d'un mois, elles doivent être approuvées par le ministre.

(6) Les règles particulières d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Dans son avis précité du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat note que le paragraphe 4 dispose qu'il appartient au ministre de décider d'une désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation

de sections du domaine public fluvial ou de parties d'infrastructure nettement délimitées, tandis que le paragraphe 5 donne au Service de la navigation le pouvoir réglementaire de décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Ces deux dispositions sont contraires aux articles 36 et 76 de la Constitution qui disposent que „le Grand-Duc prend les règlements et arrêtés nécessaires pour l'exécution des lois“ et que les membres du Gouvernement peuvent être chargés par le Grand-Duc dans l'exercice du pouvoir lui attribué par les articles 36 et 37, alinéa 4 de la Constitution de prendre des mesures d'exécution. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande la suppression des paragraphes 4 et 5 dont les dispositions doivent être reléguées à un règlement grand-ducal. Il propose de donner à l'article sous rubrique la teneur suivante:

Art. 4. Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.

La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat: les trois premiers paragraphes restent inchangés, les paragraphes 4 et 5 sont supprimés et le nouveau paragraphe 4 (anciennement 6) intègre le texte proposé par le Conseil d'Etat. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 4. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

(4) Des sections du domaine public fluvial ou des parties d'infrastructure nettement délimitées peuvent faire l'objet d'une décision de désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation à prendre par le ministre, soit dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, soit en vue de l'organisation de manifestations publiques ou de la réalisation de travaux sur demande dûment motivée.

(5) Le Service de la Navigation est habilité à décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Si ces désaffectations temporaires dépassent la durée d'un mois, elles doivent être approuvées par le ministre.

(4) Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.

Article 6 initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique détermine les interdictions et dispositions particulières de protection du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 6. – Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, il est interdit:

- a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;*
- b) de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;*

- c) de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;
- d) d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;
- e) de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;
- f) de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;
- g) de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, une ou plusieurs des interdictions énoncées par le présent article n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectées par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la Navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause pourra encourir, il est tenu de prendre sur le champ toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la Navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ou son délégué pourra mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ou son délégué peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

Sans préjudice de l'alinéa précédent et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 10 (1) peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe précédent.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 10 (1) doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) La fixation et le recouvrement des frais d'enlèvement se font comme en matière de circulation routière.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- afin d'éviter une confusion entre les interdictions énumérées au paragraphe 1^{er} de l'article sous rubrique et les infractions établies à l'article 10, il propose de supprimer le paragraphe 1^{er} et de renuméroter et reformuler les paragraphes subséquents en conséquence;

- au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, la disposition que la compétence d'enlever des installations ou du matériel incriminé appartient au ministre du ressort et à „son délégué“ se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc la faculté d'organiser son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif les délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien des mots „ou son délégué“;
- à l'alinéa 2 du paragraphe 3 tout comme au paragraphe 5, la référence devra selon la numérotation du Conseil d'Etat se faire à l'article 8, paragraphe 1^{er} et non à l'article 10, paragraphe 1^{er};
- en ce qui concerne le paragraphe 6, il convient de préciser la fixation des frais d'enlèvement dans le texte même et de ne pas se référer à la législation en matière de circulation routière, d'autant plus que la mise en fourrière n'est pas prévue pour les bateaux. Le recouvrement des frais d'enlèvement ne doit pas être mentionné dans ce paragraphe puisqu'il est traité par l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Finalement, il y a lieu d'indiquer que ce paragraphe concerne les engins flottants;
- le Conseil d'Etat renvoie par ailleurs à ses observations formulées à l'endroit de l'article 6, alinéa 5 de son avis du 12 juillet 2013 concernant le projet de règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions types minimales, dont les dispositions devraient être reprises dans l'article sous rubrique.

Les membres de la Commission décident ce qui suit:

Pour ce qui est des paragraphes 1 et 2: les membres de la Commission décident de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat au niveau de l'article 10 initial concernant l'incohérence entre les articles 6 et 10 initiaux en supprimant les interdictions visées au paragraphe 1^{er} de l'article 6 initial, qui renvoie dorénavant aux comportements sanctionnés à l'article 10 initial tout en maintenant les dispositions en matière de responsabilité qui y figuraient déjà. En conséquence, le premier alinéa du paragraphe 2 est également adapté en y insérant la référence aux „comportements visés à l'article 8“.

Pour ce qui est du paragraphe 3: ils décident également de suivre la recommandation du Conseil d'Etat de reprendre les dispositions de l'article 6, alinéa 5, du règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions type minimales, au niveau de cet article, en les intégrant à l'endroit du paragraphe 3. La modification de la phrase introductive du nouvel alinéa 3 est la simple conséquence de l'ajout d'un nouvel alinéa.

Pour ce qui est du paragraphe 6: il est donné suite aux observations du Conseil d'Etat selon lesquelles il convient de préciser la fixation des frais d'enlèvement dans le texte même et de ne pas se référer à la législation en matière de circulation routière. Le texte inséré s'inspire de l'article 17, paragraphes 4 et 5 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Sont visés par les frais d'enlèvement ceux des bâtiments ou établissements flottants.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, les comportements visés à l'article 8 sont interdits.

- a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;*
- b) de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;*
- c) de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;*
- d) d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;*
- e) de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;*
- f) de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie*

~~d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;~~

~~g) de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.~~

~~Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.~~

~~(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, **une ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 interdictions énoncées par le présent article** n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectés par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.~~

~~Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause peut ~~pourra~~ encourir, il est tenu de prendre sur le champ, toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.~~

~~Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.~~

~~Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.~~

~~(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ~~ou son délégué~~ peut ~~pourra~~ mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ~~ou son délégué~~ peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.~~

~~**En cas d'absence, de non-validité ou de non-respect des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 6, le propriétaire ou l'exploitant est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation. S'il est constaté que l'installation présente un danger manifeste, le ministre peut interdire l'exploitation jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation constatée, soit prescrire des mesures qui permettront d'écarter un danger pour les autres utilisateurs de la voie navigable.**~~

~~**Sans préjudice des alinéas précédent 1 et 2 et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 7, paragraphe 1^{er} peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.**~~

~~(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe 3 précédent.~~

~~(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 9 paragraphe 1 doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.~~

~~**Les frais d'enlèvement des bâtiments ou établissements flottants en matière de circulation fluviale sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'Etat par les soins de l'Administration de l'enregistrement et des domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.**~~

~~**Lorsque l'infraction à l'origine de l'enlèvement donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouverts comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.**~~

Lorsque les frais d'enlèvement sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le bâtiment ou l'établissement flottant peut être remis en circulation.

Cet amendement rencontre l'approbation du Conseil d'Etat qui, dans un souci de meilleure lisibilité, propose de libeller comme suit les deux premiers paragraphes de l'article 5:

(1) Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, un ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectés par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause peut encourir, il est tenu de prendre sur le champ toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les comportements visés à l'article 8 engagent la responsabilité du contrevenant pour toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et le font supporter les frais directs et indirects y relatifs.

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Article 7 initial (nouvel article 6)

L'article sous rubrique détermine le régime des autorisations et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 7. – Régime des autorisations

(1) Sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion du domaine occupé par le port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre:

- a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement du domaine public fluvial;*
- b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public;*
- c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.*

(2) L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.

(3) Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(4) L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisés:

- a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,*
- b) ont chômé pendant deux années consécutives,*
- c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque ou*
- d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.*

(5) Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin

état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la Navigation.

(6) L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:

- a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;
- b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;
- c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- il y a lieu d'indiquer que le régime d'autorisation mis en place par l'article sous rubrique ne concerne pas les autorisations visées à l'article 3, paragraphe 2;
- au paragraphe 1^{er}, l'expression „sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements“ doit être précisée ou supprimée. Au point a), il faut préciser qu'il s'agit de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial.

La Commission du Développement durable fait siennes ces différentes remarques. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 6. Régime des autorisations

(1) Sans préjudice des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2 et du domaine occupé par le Port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre:

- a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial;
- b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public;
- c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.

(2) L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.

(3) Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(4) L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisées:

- a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,
- b) ont chômé pendant deux années consécutives,

- c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque ou
 d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.

(5) Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la navigation.

(6) L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:

- a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;
 b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;
 c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Article 8 initial

Cet article a pour objet de créer un cadre pour une plateforme de contact et d'échange d'informations avec les acteurs de la voie navigable. Il se lit comme suit:

Art. 8. – Comité d'accompagnement

(1) Il est créé un comité d'accompagnement de la voie navigable composé des représentants des acteurs nautiques ou des organisations représentatives de ces acteurs. Ils sont nommés par le ministre sur proposition des entités qu'ils représentent.

(2) Le comité a pour objet de servir de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et le maintien, respectivement l'amélioration des conditions de navigation. Indépendamment des attributions précitées, le ministre peut consulter le comité sur toute autre question en relation avec la navigation fluviale et notamment sur les questions en rapport avec la gestion du domaine public fluvial.

Le comité se réunit aussi souvent que sa mission l'exige et au moins une fois par an.

(3) La composition du comité et les modalités de fonctionnement sont fixées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité d'une assise légale à conférer à un comité d'accompagnement servant de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et respectivement le maintien ou l'amélioration des conditions de navigation. De telles plates-formes existent dans de nombreux autres domaines sans que le besoin de les formaliser par voie légale se soit fait ressentir. Le Conseil d'Etat estime donc que cet article est à supprimer. La Commission décide de supprimer cet article.

Article 9 initial (nouvel article 7)

Cet article désigne les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions, dont la compétence s'étend sur toute la longueur et la largeur du fleuve. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 9. – 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 agents de la Police grand-ducale, soit des agents 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 du 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'Etat. 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 arrêtés 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'Etat. 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.

Le Conseil d'Etat insiste que les fonctionnaires susceptibles d'être assermentés comme officiers de police judiciaire soient désignés par référence à leurs fonctions et grades dans la hiérarchie interne de leur administration. Comme le texte en projet faisant simplement mention „des agents du Service de la Navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés“ non autrement précisés ne répond pas aux exigences de l'article 97 de la Constitution, le Conseil d'Etat doit s'y opposer formellement.

En outre, il paraît opportun aux yeux du Conseil d'Etat d'attirer encore l'attention sur une source de méprise potentielle affectant le texte sous rubrique. En effet, le paragraphe 1^{er} se réfère „aux agents de la Police grand-ducale“. Il serait possible d'interpréter cette disposition dans le sens que tous les membres du personnel de la Police grand-ducale, peu importe qu'ils relèvent du cadre policier ou du cadre administratif et technique, soient en fin de compte autorisés à effectuer les missions dont question au paragraphe sous examen, ce qui n'est pas voulu par les auteurs ni souhaitable au regard des considérations qui précèdent. Partant, le Conseil d'Etat propose de considérer les seuls „fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle“.

La commission parlementaire introduit un amendement afin de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat. L'article se lira comme suit:

Art. 7. 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 agents de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, soit **les agents à partir de la carrière de l'expéditionnaire technique** 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'Etat. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance pré-mentionnés 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'Etat. 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.

Si, dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat est en mesure de lever son opposition formelle, il attire l'attention sur la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat qui fonde la nouvelle classification des fonctions dans la fonction publique. Conformément à l'article 43 de ladite loi, la référence à la carrière de l'expéditionnaire technique est à remplacer par la référence à la catégorie de traitement C, groupe de traitement C1, sous-groupe technique. Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'Etat est même à se demander si une référence à la catégorie de traitement C ne devrait pas suffire pour fixer le niveau à partir duquel un agent du service concerné pourra rechercher des infractions.

La Commission décide de faire droit à l'observation du Conseil d'Etat en respectant la classification des fonctions telle qu'elle résulte de la loi précitée du 25 mars 2015, en l'occurrence en renvoyant aux agents à partir de la catégorie de traitement. Le paragraphe 1, alinéa 1 de l'article 7 est donc libellé comme suit:

*(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 carrière de l'expéditionnaire technique** du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.*

Ce nouveau libellé trouve l'approbation du Conseil d'Etat.

Article 10 initial (nouvel article 8)

Cet article détermine les sanctions en cas de violation aux dispositions de la présente loi. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 10. – Sanctions pénales

(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. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait couler dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;*
- 2. quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial;*
- 3. quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;*
- 4. quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial;*
- 5. quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;*
- 6. quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.*

(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, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial;*
- 2. toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude;*
- 3. tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial;*

4. le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons;
5. le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges;
6. le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situés dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés;
7. le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.

(3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:

1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique;
2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial;
3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.

(4) Les infractions aux stipulations des autorisations prises en exécution de la présente loi seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.

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

(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies 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.

(7) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.

(8) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.

La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'Etat par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.

Le Conseil d'Etat note ce qui suit:

- il constate que le libellé des infractions énumérées à l'article sous rubrique ne se recoupe qu'imparfaitement avec celui des interdictions mentionnées à l'article 6 initial. Or, le principe de la légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution exige une détermination claire et précise du fait punissable ainsi que de la peine par la loi. Par conséquent, le Conseil d'Etat demande sous peine d'opposition formelle de détailler explicitement à l'endroit de l'article sous rubrique, quelles interdictions prescrites par l'article 6 sont assorties d'une sanction pénale, et d'éviter la confusion entre interdictions et infractions aux libellés parfois identiques ou du moins semblables. La Commission

a d'ores et déjà répondu à cette opposition formelle par le biais d'un amendement à l'article 6 initial (nouvel article 5);

- il s'interroge sur la justification de la différenciation opérée entre les infractions énumérées au paragraphe 1^{er} et celle figurant au paragraphe 2, alors que les sanctions diffèrent uniquement par la fourchette de la durée de la peine d'emprisonnement applicable qui est respectivement de huit jours à deux ans et de huit jours à un an;
- il constate que l'absence d'une autorisation est moins sévèrement sanctionnée à l'endroit du paragraphe 3 que la sanction du non-respect des conditions d'une telle autorisation à l'endroit du paragraphe 4;
- il faut préciser au paragraphe 4 si les autorisations dont question aux articles 3 et 4 sont visées tout comme celles dont question à l'article 7 initial;
- le paragraphe 5 est superfétatoire et peut être supprimé;
- en ce qui concerne le paragraphe 6, il y a lieu de noter que le principe de la légalité des incriminations et des peines a pour conséquence que seule la loi formelle peut incriminer, c'est-à-dire ériger des faits ou des comportements en infraction, et établir des peines. L'article 14 de la Constitution s'oppose encore à ce que le législateur habilite le pouvoir réglementaire à fixer les éléments constitutifs d'une infraction. Aussi un règlement ne peut-il valablement ériger des faits ou des comportements à l'encontre de ses prescriptions en infraction que si la loi sur laquelle il se fonde contient des injonctions ou des interdictions suffisamment claires pour ce faire. Un texte de loi prévoyant, sans autre précision, que les infractions aux dispositions des règlements qui s'y rapportent seront punissables ne répond pas non plus aux prescriptions de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution, même s'il fixe les peines destinées à s'appliquer. Aussi le Conseil d'Etat s'oppose-t-il formellement à la version actuelle de ce paragraphe.

Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat. Le paragraphe 4 est précisé, les paragraphes 5 et 6 sont supprimés. Un nouveau paragraphe 5 est ajouté suite à l'observation du Conseil d'Etat afférente à l'article 14 (délit de fuite) qui serait à introduire dans cet article. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 8. Sanctions pénales

(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. *quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait coulé dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;*
2. *quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial;*
3. *quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;*
4. *quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial;*
5. *quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;*
6. *quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.*

(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:

- *toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial;*
- *toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude;*
- *tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial;*

- le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons;
- le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges;
- le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situées dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés;
- le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.

(3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:

1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique;
2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial;
3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.

(4) Les infractions aux stipulations des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6 prises en exécution de la présente loi seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.

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

(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies 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.

(5) Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, est puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(6) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.

(7) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.

La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'Etat par l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.

Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation se déclare en mesure de lever ses oppositions formelles relatives à cet article. Le Conseil d'Etat propose, à l'endroit de la première phrase du para-

graphe 4, de remplacer le terme „stipulation“ par celui de „disposition“. La commission parlementaire se rallie à cette proposition.

Article 11 initial (nouvel article 9)

Cet article permet l'application aux contraventions prévues à la présente loi du régime des avertissements taxés en s'inspirant du régime fixé à l'article 24^{ter} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 11. – Avertissements taxés

(1) *En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 11, paragraphes (3) et (4) de la présente loi, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 10 ci-devant.*

(2) *L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou au Service de la Navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.*

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

- a) *si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;*
- b) *si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;*
- c) *si le contrevenant est mineur au moment des faits;*
- d) *s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.*

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

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

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

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

Le Conseil d'Etat constate que cet article s'inspire de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Contrairement au dispositif de l'article précité, les auteurs ont omis d'inclure dans l'article en projet une disposition qui prévoit qu'un règlement grand-ducal établira un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir, condition indispensable pour que la technique de la perception des avertissements taxés puisse utilement s'appliquer. La commission parlementaire décide de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat d'insérer une disposition concernant l'établissement d'un catalogue de sanctions par règlement grand-ducal. L'article amendé se lira donc comme suit:

Art. 9. Avertissements taxés

(1) *En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 9, paragraphes 3 et 4 ~~de la présente loi~~, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 8 ~~ci-devant~~.*

(2) *L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires pré-qualifiés 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.

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

- a) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- b) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- c) si le contrevenant est mineur au moment des faits;
- d) s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

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

(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application **du présent article et qui établira un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir**. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

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

Article 12 initial (nouvel article 10)

Cet article permet la confiscation ou la saisie par les agents de la Police grand-ducale de tout bâtiment, matériel ou objet lorsqu'ils constatent une infraction.

Le Conseil d'Etat note que l'objectif de la confiscation prévue au paragraphe 2 est de nature punitive. Dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, il y a lieu de rappeler que le principe de la personnalité des peines et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire. La différence de valeur entre les biens confisqués est d'ailleurs inhérente au bien qui fait l'objet de la confiscation, laquelle porte sur l'instrument du délit, sans que la valeur de cet instrument, qui procède d'un libre choix du propriétaire, soit un élément déterminant. Le texte proposé par les auteurs ne semble pas en tenir compte et devrait dès lors être adapté. La Commission décide de ne pas donner suite à la suggestion du Conseil d'Etat de limiter dans le paragraphe 2 la confiscation au seul cas où le propriétaire du bateau est aussi l'exploitant, étant donné que la confiscation ne saurait être efficace si elle se limitait au propriétaire du bateau, beaucoup de bateaux étant mis en location par leurs propriétaires. En outre, cette sanction, en raison du principe de territorialité, ne saura trouver application que sur le territoire national réduisant d'ores et déjà son efficacité. Finalement, le libellé étant inspiré de l'article 14, paragraphe 3 du Code de la route qui ne prévoit pas non plus une telle restriction, donne au juge le pouvoir d'appréciation de la proportionnalité de la sanction en question qu'il ne convient pas d'encadrer par la loi. L'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 10. Saisie et confiscation

(1) Les agents de la Police grand-ducale ainsi que les agents mentionnés à l'article 8 ~~ei-devant~~ qui constatent l'infraction ont le droit de saisir tout bâtiment, matériel ou objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne pourra être maintenue que si elle est validée dans les huit jours de la saisie, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction.

(2) Le jugement qui ordonne la confiscation du bâtiment, matériel ou autre objet se trouvant sur la voie d'eau ou ses dépendances prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet en cause. Cette amende a ~~un~~ le caractère d'une peine.

Article 13 initial (nouvel article 11)

Cet article prévoit la mainlevée de la décision de confiscation par ordonnance du juge d'instruction sous certaines conditions. Il s'inspire de la législation applicable en matière de circulation routière et se lit comme suit:

Art. 11. Demande en mainlevée des saisies

(1) *La mainlevée de la saisie prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:*

- a) *à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;*
- b) *au tribunal correctionnel lorsque celui-ci se trouve saisi par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;*
- c) *à la Cour supérieure de justice, section correctionnelle, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.*

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} ~~qui précède~~ aucune demande en mainlevée de la saisie ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie prévue au paragraphe 1 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

(2) *La demande en mainlevée est ~~sera~~ introduite, instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.*

(3) *La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du bâtiment, matériel ou autre objet en cause.*

(4) *Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente est ~~sera~~ versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.*

Article 14 initial

Cette disposition s'inspire également de la législation routière et vise les sanctions qu'encourt la personne qui se rend coupable d'un délit de fuite. Elle se lit comme suit:

Art. 14. – Délit de fuite

Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Le Conseil d'Etat propose d'insérer cette disposition à l'endroit de l'article 10 initial (nouvel article 8), dont il deviendrait un nouveau paragraphe à prévoir entre les paragraphes 6 et 7 initiaux. Il est fait droit à cette observation de supprimer cet article et de l'insérer à l'article 8.

Article 15 initial (nouvel article 12)

Cet article institue une habilitation légale permettant de réclamer un paiement en contrepartie des avantages dont bénéficient certains du fait de l'occupation ou utilisation privative d'une section de domaine public ou de prestations spécifiques individuelles. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 15. – Taxes et redevances

(1) *L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.*

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de deux mille euros.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'Etat et des communes.

Le Conseil d'Etat propose d'écrire „2.000 euros“ au lieu de „deux mille euros“ au paragraphe 1^{er}. En outre, il est d'avis que la dernière phrase du paragraphe 1^{er} devrait plutôt figurer comme deuxième phrase du paragraphe 2 de l'article. La Commission du Développement durable fait siennes ces deux suggestions; elle décide en outre de supprimer le paragraphe 3 du nouvel article 12. Cet amendement résulte de la volonté de préciser le texte. En effet, d'abord l'Etat ne se taxe pas lui-même, donc ce bout de phrase est superflu. Pour ce qui est du dernier bout de phrase, s'agissant d'une personnalité juridique distincte rien ne s'oppose à demander une taxe, quoique modique, pour une commune, bénéficiaire d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 12. Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines au profit du Trésor.

(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'Etat et des communes.

Le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec ce nouveau libellé.

Article 16 initial (nouvel article 13)

Cet article prévoit des mesures d'aides sous forme de bonifications d'intérêts, participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 16. – Aides

(1) L'Etat pourra accorder, sur proposition du ministre ayant dans ses attributions les transports et sur avis conforme du Service de la Navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi. L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat suggère ce qui suit:

- au paragraphe 1^{er}, le début de la première phrase est à reformuler comme suit: „Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide (...).“;
- la première phrase du paragraphe 2 est superfétatoire et elle devrait être supprimée;
- l'énumération des bénéficiaires d'aides à la deuxième phrase est générale à un degré tel qu'elle apparaît également comme superflue. Si les auteurs veulent cependant exclure quiconque du cercle des bénéficiaires potentiels, il y a lieu de le préciser.

Si la commission parlementaire donne suite aux observations du Conseil d'Etat concernant la reformulation de la phrase introductive et la suppression de la première phrase du paragraphe 2, elle juge utile de maintenir la précision que des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques peuvent être bénéficiaires des aides. L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 13. Aides

(1) Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) ~~Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi.~~ L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Article 17 initial (nouvel article 14)

Cet article prévoit une série de dispositions modificatives. La version initiale de l'article a été modifiée par le biais d'amendements gouvernementaux introduits en date du 17 juin 2013. La version avisée par le Conseil d'Etat dans son avis du 12 juillet 2013 est donc la suivante:

Art. 17. – Dispositions modificatives

1° L'article 2 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„Art. 2. (1) Le service a pour missions:

- *d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, y compris les aspects en rapport avec l'hydrométrie, respectivement l'hydrodynamique;*
- *de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue;*
- *de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;*
- *de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.*

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) *En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.*

(4) *Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou d'homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.*

2° *L'article 3 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est libellé comme suit:*

„Les relations internationales et économiques du Service de la Navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord.

3° *L'article 5 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:*

„Art. 5. (1) Les agents désignés agents de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

- à s'informer auprès de tout exploitant ou exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;*
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans, registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;*
- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.*

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;*
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.*

(3) Les agents visés au paragraphe (1) doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au pres-

tataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prêtera main-forte ou assistance technique.“

4° L'article 6 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est remplacé par les dispositions suivantes:

„Art. 6. L'agent chargé de la direction du Service est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité nautiques, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.“

5° Dans tous les textes de loi et de règlement, la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

6° Le dernier alinéa de l'article 8 de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions.“

7° L'article 24 de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un point (6) libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du ... 2011 sur la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

8° Un nouvel article 4bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un Etat membre de l'UE ou par une

société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.“

9° Un nouvel article 4ter est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays membre de la CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixés par règlement grand-ducal.“

10° Un nouvel article 4quater est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Aucun bateau en voie de construction et aucun bateau dépassant 25 ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg, le maintien de leur inscription lorsque le bateau atteint 25 ans d'âge est conditionné par le maintien intégral de la classe du bateau, et ce selon les critères établis par les sociétés de classification internationales.“

11° A l'article 8 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est ajouté un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.“

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

D'un point de vue légistique, le Conseil d'Etat rappelle que l'intitulé complet de la loi à modifier doit obligatoirement être mentionné au dispositif lors de la première modification de cette loi. Les modifications subséquentes que le dispositif apporte à cette loi se limiteront à indiquer qu'il s'agit de la même loi. Partant, l'article prendra la teneur suivante:

„Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

– L'article 1^{er} est modifié comme suit: (...)

– L'article 2 est modifié comme suit: (...)

(...)

(2) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

(...)

(3) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

(...)

(4) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

– *Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:*

(...)“

La Commission donne suite à ces observations du Conseil d'Etat quant à la restructuration de cet article et aux libellés des phrases introductives.

Etant donné que les auteurs de la loi en projet entendent faire référence itérativement au ministre ayant les Transports dans ses attributions, il y a lieu d'employer une formule abrégée. Le Conseil d'Etat propose partant de remplacer comme suit l'article 1^{er} de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation: „*Art. 1^{er}. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“.*“

La Commission fait sienne cette proposition.

Paragraphe 1° initial

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 3 nouveau proposé à l'endroit de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation permet au Service de la navigation de conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé. Il s'interroge sur la nature de ces conventions. S'il s'agit de contrats entrant dans le cadre de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, le droit commun s'applique et il n'y a pas lieu de prévoir une disposition spécifique. S'il s'agit de conventions à portée internationale, on est en présence de traités au sens de l'article 37 de la Constitution qui sont une prérogative exclusive du Grand-Duc. Dans la première hypothèse, le Conseil d'Etat estime qu'il convient de supprimer le paragraphe 3. A défaut d'autres précisions, le Conseil d'Etat ne pourra pas exclure la deuxième hypothèse et se verra dans l'obligation de s'opposer formellement à la disposition en question. La Commission du Développement durable informe la Haute Corporation qu'il ne s'agit pas de conventions à portée internationale mais bien d'accords de droit privé et qu'il est aussi fait renvoi aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2 dans l'article 3 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, car il s'agit notamment de la coopération avec des sociétés de classification afin de donner une base légale aux activités de sous-traitance de certaines missions de contrôle technique, tel que c'est par ailleurs explicitement autorisé par la réglementation européenne et notamment l'article 9 du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

La Commission décide en outre de relibeller le premier tiret de l'article 17 1° (ancien) et de supprimer le deuxième tiret. Le nouveau texte vise à clarifier les compétences du Service de la navigation par rapport aux compétences de l'AGE et le départage des compétences entre le Service de la navigation et le ministère.

Il est ainsi repris dans le texte de la loi organique du service de navigation que ce dernier, conformément à l'arrangement entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif au service d'annonce des crues signé à Luxembourg, le 4 février 1997, est chargé du renouvellement et de l'entretien des systèmes automatiques d'information sur les crues, à savoir des stations limnimétriques, de l'échange d'informations y relatif et de la prévision et de la régularisation des niveaux d'eaux étant donné qu'aussi bien les crues que les étiages peuvent affecter la navigation fluviale. Ceci n'empiète pas sur la mission d'élaborer des directives sur la maîtrise des crues et d'organiser la prévision et la modélisation des crues au niveau national qui revient selon la loi organique du 28 mai 2004 à l'Administration de la gestion de l'eau.

En outre, alors que déjà dans le texte d'origine les missions infrastructurelles et policières reviennent au Service de la navigation et que la gestion des affaires internationales et économiques revient au fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale, il est logique de charger ce fonctionnaire également des missions en relation avec la gestion de la flotte, alors que notamment pour le pavillon maritime, il y a la désignation, comme autorité compétente, d'un commissaire aux affaires maritimes. En conséquence le tiret afférent a été supprimé dans cet article pour être ajouté au niveau de l'article 3 de la loi du 28 juillet 1973.

Paragraphe 2° initial

La Commission décide d'insérer un nouvel alinéa après le premier alinéa de l'article 17 2° (ancien). Cet amendement est le corollaire de l'amendement opéré au paragraphe 1° initial en ce que l'agent chargé des relations internationales et économiques est également chargé des missions en relation avec la gestion de la flotte et du personnel navigant. Il s'agit ici d'une disposition qui se recoupe avec la pratique dans d'autres secteurs (notamment le domaine maritime) ainsi qu'avec la pratique dans d'autres pays alors qu'il s'agit d'une prérogative de puissance publique exercée au niveau ministériel. L'ajout de la dernière phrase permet le recours à des tiers (et notamment aux sociétés de classification tel que c'est le cas notamment aux Pays-Bas, en France et en Suisse) par des conventions de droit privé pour exécuter les missions techniques d'inspection des bateaux. Il ne s'agit en effet pas de la conclusion de conventions internationales ayant suscité la menace d'une opposition formelle du Conseil d'Etat.

Paragraphe 3° initial

La Commission introduit un amendement à l'endroit de l'article 17 3° (ancien) afin de modifier le début du paragraphe (1) de l'article 5 de la loi précitée du 28 juillet 1973. Cet amendement est un corollaire des modifications opérées précédemment aux articles 2 et 3 de la loi précitée du 28 juillet 1973 et vise à donner au fonctionnaire de la carrière supérieure chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit de procéder à tous les examens et contrôles jugés nécessaires en matière de sécurité et sûreté nautiques. Ce droit est important pour assurer la haute qualité de la flotte battant pavillon luxembourgeois. Il convient de noter que, dans le passé, cette tâche n'a été assumée par aucun service ou administration au Luxembourg.

Paragraphe 4° initial

La Commission décide d'amender le premier alinéa de l'article 6 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 pour donner au fonctionnaire chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit d'ordonner des mesures d'urgence. Cela découle de l'amendement ci-dessus qui accorde, en matière de sécurité et sûreté nautiques, le pouvoir de contrôle des bateaux battants pavillons luxembourgeois à ce fonctionnaire. Il convient de rappeler que ce pouvoir de contrôle est territorialement limité au Luxembourg (Moselle) et que sans cet amendement les contrôles effectués seraient susceptibles de rester sans effet.

Par ailleurs, la Commission décide d'amender le troisième alinéa de l'article 6 précité. Cet amendement complète les dispositions existantes en prévoyant aussi la durée limitée de la décision d'urgence pour les cas d'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant. Ainsi, passé le délai de 7 jours, il appartient au ministre de décider sur toute prolongation d'urgence. Les définitions de bâtiment et établissement flottant figurent dans le règlement de police pour la navigation sur la Moselle (RPNM).

Dans le paragraphe 5, le concours de la police grand-ducale est limité à la „main-forte“ en cas de difficulté d'exécution des pouvoirs confiés aux agents et les termes d'„assistance technique“ sont supprimés.

Paragraphe 5° initial

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la teneur de cette disposition modificative. Il note que le projet de loi détermine dans son article 9 initial des agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés. Cette désignation non autrement précisée a engendré une opposition formelle. La Commission décide de relibeller le paragraphe 5° initial de l'article 17 initial. En effet, en raison de l'abrogation des dispositions portant institution des agents d'intervention nautique, le remplacement des termes „agent de surveillance“ par „agent d'intervention nautique“ est devenu superfétatoire.

Paragraphe 6° initial

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, la Commission introduit un amendement afin de remplacer les termes „agents d'intervention nautique“ par les termes „agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial“.

Paragraphe 10° initial:

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et enlève l'interdiction d'une première immatriculation des bateaux en voie de construction, donnant suite à l'avis

afférent de la Chambre de Commerce du 31 janvier 2013 et ceci afin de permettre une première immatriculation au Luxembourg aspirant pleinement à l'objectif d'une flotte moderne.

Il convient de noter que la Convention de Genève du 25 janvier 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ratifiée par la loi du 26 novembre 1981, prévoit dans son article 5 qu'un bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante. Ce principe limite *de facto* la première immatriculation à tous les bateaux non construits en Autriche, Biélorussie, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et en Suisse.

Aussi, faisant de nouveau droit à l'avis de la Chambre du Commerce du 31 janvier 2013, au lieu d'instaurer une limite stricte de 25 ans d'âge pour une première immatriculation et d'une classification obligatoire pour tout bateau dépassant cet âge, considérée comme trop restrictive et peu efficace vu l'objectif d'une flotte sûre et moderne, il a été prévu de soumettre tous les bateaux dont la quille été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement à un contrôle initial avant d'être admis au registre luxembourgeois ou à un contrôle *ad hoc* pour être maintenus dans le registre. Ce contrôle initial ou *ad hoc* doit être effectué par un organisme agréé par le ministre. Les modalités de ces contrôles et les taxes d'instruction sont fixées par règlement grand-ducal.

A noter que selon la réglementation européenne en vigueur (directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil), les contrôles doivent être renouvelés au plus tard tous les 10 ans, respectivement 5 ans, en fonction du type du bateau et de l'état des différents éléments d'équipements.

L'article prévoit ensuite des dispositions spéciales que doivent respecter certains types de bateaux.

Pour les bateaux à passagers ayant une certaine capacité et pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes est exigée pendant toute la durée de leur maintien sur le registre fluvial luxembourgeois afin d'apporter les garanties requises pour un pavillon de qualité. Ces normes s'inspirent de normes françaises et allemandes applicables en la matière.

Pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, l'existence d'une double coque est exigée par anticipation à l'exigence européenne dont l'entrée en vigueur est prévue en 2018 pour toute première immatriculation.

A noter que la flotte luxembourgeoise de 55 bateaux compte actuellement 3 bateaux de passagers, 18 bateaux transportant des marchandises dangereuses et 37 bateaux dont la pose de la quille a eu lieu avant le 1^{er} avril 1976.

Concernant la date du 1^{er} avril 1976, celle-ci a été retenue puisqu'il y a eu des changements majeurs dans la législation en matière de prescriptions techniques à respecter par les bateaux à partir de cette date.

Paragraphe 11° initial

Le Conseil d'Etat estime que le texte proposé est à reformuler, alors que c'est plutôt le propriétaire que le bateau qui risque d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. Il est donné suite à cette observation.

Paragraphe 12° initial

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à ce paragraphe, qui introduit la notion de modalités d'agrément que doit respecter toute personne voulant faire immatriculer un bateau au Luxembourg, avant d'y commencer ses activités. Il s'agit donc d'un régime d'autorisation à établir pouvant concerner des activités commerciales en rapport avec l'immatriculation d'un bateau et partant l'accès à une activité de service et son exercice. En vue de se conformer aux exigences de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, („directive Services“), ce régime d'autorisation devra être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur. Etant donné que la liberté de commerce est une matière réservée à la loi, il ne peut pas être déterminé par un règlement grand-ducal. Afin de donner suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide de supprimer les dispositions afférentes qui seront mieux intégrées au niveau d'une révision de la loi du 21 avril 1993 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable.

Paragraphe 13° initial

Ce paragraphe, qui a été introduit par un amendement gouvernemental, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Pour des raisons de cohérence il a été intégré au niveau de l'article 14 (nouveau), paragraphe 5.

Introduction d'un nouveau paragraphe 6 visant à modifier la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation dont l'intitulé est adapté en conséquence.

L'objectif de l'ajout du nouvel article 7 est de mettre la législation luxembourgeoise en conformité avec le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, alors que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure de non-notification dans les délais des mesures de mise en œuvre nationales requises.

En effet, l'article 25 du règlement prévoit qu'une autorité compétente doit être chargée de l'application du règlement recevant les plaintes éventuelles des clients. Ensuite, ce règlement prévoit dans son article 28 que les Etats membres veillent au respect des règles énoncées et fixent des sanctions en cas d'infractions.

Il convient de noter que seules tombent sous le champ d'application de ce règlement les croisières fluviales (à l'exception des transports sous forme d'excursions ou de visites techniques) dont le port d'embarquement des passagers se situe sur la Moselle.

Il est prévu de désigner la Communauté des Transports comme autorité compétente au vu de son rôle d'autorité compétente également concernant les droits des passagers dans le secteur du transport ferroviaire en vertu d'une loi afférente du 10 septembre 2012 et du rôle identique préconisé pour les droits de passagers dans le transport par autobus et par autocar en exécution du règlement (UE) n° 181/2011 (cf. projet de loi n° 6695). Dans un souci d'égalité de traitement de situations similaires, les montants des amendes a été mis en phase avec les amendes prévues dans le cadre des législations sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ainsi que par voie ferroviaire.

L'objectif de l'ajout du nouvel article 8 est de reprendre certaines dispositions de la nouvelle mouture du projet de règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle dans la loi du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation, relibellée, suite à l'avis du Conseil d'Etat du 24 février 2015 concernant ce projet de règlement grand-ducal qui note que le permis d'exploitation pour les bateaux à passagers doit être arrêté par une disposition légale en raison du fait que cette disposition contient une restriction à la liberté de commerce relevant du domaine réservé de la loi. En même temps, il est fixé dans la loi une base légale fixant que les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à payer par l'exploitant du bateau.

Dans l'objectif d'une plus grande sécurité juridique, certaines dispositions des articles 3 et 4 dudit projet de règlement grand-ducal sont transférées dans ce projet de loi tout en veillant à bien distinguer les cas d'octroi, de modification et de renouvellement et d'insérer les garanties nécessaires pour les différents cas de retrait.

Au regard de ce qui précède, l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

L'article 1^{er} est modifié comme suit:

„Art. 1^{er}. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“ “.

L'article 2 est modifié comme suit:

„Art. 2. Le service a pour missions:

1) d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale, dont les stations limnimétriques, y compris l'échange d'informations afférent avec les Etats voisins, sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants

- 2) d'assurer la prévision et la régularisation des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau;
- 3) de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation, et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue;
- 4) de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;
- 5) de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.“

L'article 3 est modifié comme suit:

„**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er} est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2 paragraphes 3 et 4.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord.“

L'article 5 est modifié comme suit:

„**Art. 5. (1) Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents désignés de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:**

- 1) à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;

2) à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;

3) à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

1) à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;

2) à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présentent présenteront sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêtent concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête prêter main-forte **ou assistance technique**.

L'article 6 est modifié comme suit:

„**Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

1) d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;

2) d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;

3) d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.“

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, ~~la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et~~ la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions“.

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:

„**Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un Etat membre de l'UE l'Union européenne ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domaines.“

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante:

„**Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne CEE.“

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal.“

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante:

„**Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses 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 par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit:

„Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg.“

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée „Loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers“ et est complétée par un nouvel article 7 et un nouvel article 8 libellés comme suit:

„Art. 7. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

Pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indûment l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne communique pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires

fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard et aux transporteurs et exploitants de terminaux pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité et en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels.

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

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.

Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 8. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après, le ministre“.

En vue de l'obtention du permis d'exploitation, le requérant doit justifier:

- qu'il dispose d'une autorisation d'établissement,
- qu'il est l'exploitant du bateau,
- que l'équipage dispose des certificats de capacité réglementaires,
- que le bateau et les installations d'accostage respectent les prescriptions techniques applicables.

Ce permis déterminera les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il est valable pour une période de 5 ans renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance.

Le permis d'exploitation doit être modifié si les données du titulaire figurant sur le permis d'exploitation ne correspondent plus à la réalité.

Les demandes en obtention, renouvellement ou modification d'un permis d'exploitation sont à adresser au ministre par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers.

Les informations et pièces à joindre à la demande sont fixées par règlement grand-ducal.

Le permis d'exploitation perd sa validité de plein droit:

- lorsque le bateau à passagers a subi des modifications techniques affectant sa structure;
- lorsque le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une personne morale n'assume plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers.

Le titulaire du permis d'exploitation doit restituer sans délai au ministre son permis d'exploitation en cas de perte de validité conformément au présent paragraphe.

Le permis d'exploitation est personnel, il ne peut faire l'objet d'une cession ou sous-location sous quelque forme que ce soit.

Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement du permis d'exploitation, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation, si une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies.

Le ministre peut en outre décider, à titre de mesure administrative, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation:

1. le retrait définitif du permis d'exploitation:

a. si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de la modification du permis d'exploitation;

b. en cas de cession totale ou partielle du permis d'exploitation;

2. la suspension temporaire du permis d'exploitation pour une durée maximale d'un an:

a. en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues;

b. en cas de non-respect des prescriptions de l'alinéa 4,

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif dans le délai de trois mois à partir de la notification. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son permis d'exploitation aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification.

Les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à la charge de l'exploitant."

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet amendement:

Paragraphe 1^{er}: l'amendement modifiait les articles 2 et 3 de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, tels que ceux-ci étaient proposés par le projet de loi initial et confère une série de compétences „au fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er}“. Ce fonctionnaire se voit octroyer des compétences propres se trouvant en relation avec la navigation fluviale. Il exerce ces nouvelles compétences non pas pour le compte du Service de la navigation, mais à titre propre. Le Conseil d'Etat pourrait comprendre les raisons qui amènent les auteurs de l'amendement à ne pas conférer les compétences en question au Service de la navigation, mais de les garder au niveau ministériel, mais il est d'avis que l'option proposée présente un défaut majeur en ce sens que les compétences en question ne sont pas rattachées par la loi à une fonction bien précise ou à une administration, mais qu'elles sont confiées à un fonctionnaire, parmi d'autres, de l'administration gouvernementale, qui les exerce, non pas pour le compte du ministre, mais à titre propre, et devient de ce fait une autorité distincte du ministre. Aux yeux du Conseil d'Etat, le meilleur moyen pour atteindre l'objectif poursuivi par les auteurs de l'amendement est d'en charger le ministre. Celui-ci, s'il ne veut pas les exercer lui-même, peut, moyennant délégation de signature, en confier l'exercice à un fonctionnaire de son département, lequel agit dans ce cas au nom et pour le compte du ministre et non pas comme autorité distincte. Le Conseil d'Etat demande de retenir cette solution pour les compétences en question à l'alinéa 2 de la nouvelle version de l'article 3 de la loi précitée du 28 juillet 1973, ainsi que pour les articles 5 et 6 de la même loi.

Le Conseil d'Etat constate en outre que le dernier alinéa de l'article 3 reste inchangé. Dans son avis du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat a souligné que „pour autant que les exigences que devront respecter soit le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'ateliers de maintenance, soit le personnel navigant ont un effet sur l'exploitation, ces exigences doivent être précisées dans la loi. En effet, la liberté de

commerce constitue une matière réservée à la loi, et des dispositions y relatives ne pourront être reléguées aux règlements grand-ducaux mentionnés à l'alinéa 3 du nouvel article 3^o. Il insiste donc pour que cette précision soit fournie, étant donné que la Cour constitutionnelle a exigé dans son arrêt du 29 novembre 2013 que 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 les éléments moins essentiels peuvent être réglés par des règlements et arrêtés pris par le Grand-Duc.

A la lecture de ces remarques, la Commission parlementaire décide ce qui suit:

- 1) A l'alinéa 2, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat en remplaçant la référence au „fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er}“ par un renvoi vers le ministre. Ceci correspond à la volonté affichée d'une délimitation claire entre les tâches du ministère et celles du Service de la navigation. A noter que les références au „fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er}“ sont également remplacées par un renvoi vers le ministre au niveau des articles 5 et 6 de la même loi.
- 2) A l'alinéa 4, est ajoutée une disposition qui se trouvait au niveau de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 28 juillet 1973 et au niveau de l'article 8 de la loi du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, et de la natation pour ancrer clairement le principe que les frais d'inspection et de contrôle, effectués par les sociétés de classification reconnues au niveau européen ou par les organismes de contrôles agréés par le ministre, sont à la charge de l'intéressé et dus à ceux-ci. En effet, ces coûts, contrairement aux taxes d'instruction pour des actes administratifs (qui peuvent être délivrés par le Service de la navigation ou par le ministre) et, contrairement à ce que laisse entrevoir l'observation du Conseil d'Etat au niveau de son commentaire de l'article 8 de la loi précitée du 28 juin 1984, sont librement fixés par le marché et recouverts directement auprès de l'intéressé par ces organismes agréés. Pour des raisons de sécurité juridique et de lisibilité des textes, il est proposé d'insérer cette disposition au niveau de cet article.
- 3) A l'alinéa 5, faisant suite à l'observation du Conseil d'Etat, le libellé a été précisé afin de disposer clairement que ne sont fixées par règlement grand-ducal que les modalités de contrôle, inspections et supervision des règles existantes et qu'il ne s'agit pas de fixer de nouvelles exigences. Il n'y a donc pas de nouvelle restriction à la liberté de commerce qui sera créée par voie de règlement grand-ducal.

Paragraphe 5: à l'alinéa 4, le Conseil d'Etat demande de préciser, sous peine d'opposition formelle pour risque d'insécurité juridique, les expressions „autorités européennes“ et „marchandises dangereuses“. Afin de donner droit à ces oppositions formelles, la Commission du Développement durable décide d'amender ce paragraphe afin de préciser qui est visé par la définition de „société de classification reconnues“ (dont la définition figure dans une directive publiée par référence dans le cadre normatif national – voir le règlement grand-ducal du 23 mars 2010) et les termes de „marchandises dangereuses“ (dont la définition figure dans le texte afférent de l'UN/ECE et qui fait l'objet d'une publication dans le cadre normatif national par voie d'arrêté grand-ducal suite à une directive européenne). Il s'agit évidemment de définitions à géométrie variable qui ne sauraient être résumées autrement que par un renvoi.

A l'article 4^{quater}, la Commission décide d'employer l'expression „l'organisme agréé“ afin d'éviter la confusion dans les deux types de contrôles et de supprimer la phrase „Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé“ est à lire ensemble avec le nouveau libellé de l'article 3, alinéa 4 de la loi précitée du 28 juillet 1973.

Paragraphe 6: l'amendement visait à modifier la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation. Le Conseil d'Etat propose de s'inspirer de dispositions analogues dans la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7^{bis} de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, et de donner aux articles 7, 7^{bis} et 7^{ter} le libellé suivant:

„Art. 7. (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du 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, conformément à l'article 25, paragraphe 1^{er}, de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyageur, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, voyageur, agent de voyage ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 7bis. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

Art. 7bis. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles [...] du 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.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles [...] du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 7ter. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

En ce qui concerne l'article 8, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il n'est pas vraiment nécessaire, à l'occasion de l'introduction d'un recours en réformation, de prévoir expressément dans la disposition afférente un délai de trois mois, étant donné que le délai normal d'introduction de ce recours est de trois mois. Il exige en outre, sous peine d'opposition formelle, en raison de l'incohérence de texte, source d'insécurité juridique, de supprimer la dernière phrase de l'article 8 qui précise que „les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à la charge de l'exploitant“.

A la lecture des remarques de la Haute Corporation, la commission parlementaire décide ce qui suit:

- 4) Il est fait droit au libellé proposé par le Conseil d'Etat qui est plus lisible et plus complet.
- 5) A l'article 7bis, les différents articles qui seront susceptibles, en cas de non-respect, d'amendes administratives de 500 euros, voire de 2.000 euros ont été insérés.
- 6) Au niveau de l'article 8, la suppression du dernier paragraphe est à lire ensemble avec le nouveau libellé de l'article 3 alinéa 4 de la loi du 28 juillet 1973.

L'article 14 amendé se lira donc comme suit:

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

L'article 1^{er} est modifié comme suit:

„**Art. 1^{er}**. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre““.

L'article 2 est modifié comme suit:

„**Art. 2**. Le service a pour missions:

- 1) d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale, dont les stations limnimétriques, y compris l'échange d'informations afférent avec les Etats voisins, sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants;
- 2) d'assurer la prévision et la régularisation des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau;
- 3) de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;
- 4) de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer au chef de ces prestations.“

L'article 3 est modifié comme suit:

„**Art. 3**. Les relations internationales et économiques du Service de la navigation sont assurées par un fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le ministre fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1^{er} est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre prévu par la loi et les règlements pris en son exécution pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2, paragraphes 3 et 4.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le ministre ou le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Les frais d'inspection et de contrôle des bateaux effectués par des sociétés de classification reconnues conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE telle que modifiée du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ou par les organismes agréés par le ministre sont dus à ceux-ci par l'intéressé.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent fixer les modalités préciser les règles à respecter de contrôle, inspections et supervision des bateaux, des ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant afin de vérifier la conformité avec la réglementation ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord.“

L'article 5 est modifié comme suit:

„Art. 5. (1) Le ~~ministre fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa~~ et les agents de surveillance assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

- 1) à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;*
- 2) à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;*
- 3) à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.*

*(2) Les agents visés au paragraphe (1) et le **ministre** sont autorisés:*

- 1) à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;*
- 2) à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.“*

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présentent sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêtent concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête main-forte.“

L'article 6 est modifié comme suit:

*„Art. 6. (1) L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le ~~ministre fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa~~ est autorisé **sont autorisés** à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.“*

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- 1) d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;*
- 2) d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;*

3) d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif."

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial“.

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:

„**Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un Etat membre de l'Union européenne ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE telle que modifiée du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domaines.“

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante:

„**Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal.“

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante:

„**Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre visé à l'article 5 est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une organisme agréé société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal.

Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} et 2, les bateaux de passagers 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 **par les autorités européennes conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE précitée.**

Sans préjudice des alinéas 1^{er} à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de cet article ~~et après~~ l'Administration de l'enregistrement et des domaines en est informée par le **ministre fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial** en vue de sa radiation.“

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée „Loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers“ et est complétée par de nouveaux articles 7, 7bis, 7ter et 8 libellés comme suit:

„**Art. 7.** (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du 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, conformément à l'article 25, paragraphe 1^{er}, de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyageur, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, voyageur, agent de voyage ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à

compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 7bis. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

Art. 7bis. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16, 22 du 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.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 7ter. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 8. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après, le ministre“.

En vue de l'obtention du permis d'exploitation, l'intéressé doit justifier:

- a) qu'il dispose d'une autorisation d'établissement,
- b) qu'il est l'exploitant du bateau,
- c) que les membres de l'équipage disposent des certificats de capacité réglementaires,
- d) que le bateau et les installations d'accostage sont conformes aux prescriptions techniques applicables.

Le permis déterminera les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il est valable pour une période de cinq ans renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance.

Le permis d'exploitation doit être modifié si les données du titulaire figurant sur le permis d'exploitation ne correspondent plus à la réalité.

Les demandes en obtention, renouvellement ou modification d'un permis d'exploitation sont à adresser au ministre par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers.

Les informations et pièces à joindre à la demande sont fixées par règlement grand-ducal.

Le permis d'exploitation perd sa validité de plein droit:

- a) lorsque le bateau à passagers a subi des modifications techniques affectant sa structure;
- b) lorsque le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une personne morale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers.

Le titulaire du permis d'exploitation doit restituer sans délai au ministre son permis d'exploitation en cas de perte de validité conformément au présent paragraphe.

Le permis d'exploitation est personnel, il ne peut faire l'objet d'une cession ou sous-location sous quelque forme que ce soit.

Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement du permis d'exploitation, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation, si une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies.

Le ministre peut en outre décider, à titre de mesure administrative, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation:

1. *le retrait définitif du permis d'exploitation:*
 - a) *si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de la modification du permis d'exploitation;*
 - b) *en cas de cession totale ou partielle du permis d'exploitation;*
2. *la suspension temporaire du permis d'exploitation pour une durée maximale d'un an:*
 - a) *en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues;*
 - b) *en cas de non-respect des prescriptions de l'alinéa 4,*

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé par lettre recommandée avec avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif dans le délai de trois mois à partir de la notification. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son permis d'exploitation aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif dans le délai de trois mois à partir de la notification.

Les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à la charge de l'exploitant.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat se déclare en mesure de lever les oppositions formelles précédemment émises. Il suggère ce qui suit:

- 1) Pour plus de clarté, il demande de terminer, à l'alinéa 6 de l'article 3 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, la phrase par les mots „... afin d'en vérifier la conformité“ ou par les mots „... afin de vérifier avec la réglementation afférente“.
- 2) A l'article 1^{er} dans sa nouvelle teneur, il faut lire „**Art. 1^{er}**“.
- 3) A l'article 2 dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu de remplacer les tirets par une numérotation. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures.
- 4) Toujours à l'article 2 dans sa nouvelle teneur, paragraphe 4, il faut écrire: „[...] aux paragraphes 1^{er} et 2, l'agent chargé [...]“.
- 5) A l'article 3 dans sa nouvelle teneur proposée, alinéa 4, il convient de mentionner l'intitulé complet de la directive visée en écrivant: „de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, telle que modifiée“.
- 6) A l'article 5 dans sa nouvelle teneur, il y a lieu de remplacer les tirets par une numérotation. En outre, il faut écrire „paragraphe 1^{er}“, et ce à quatre reprises.
- 7) A l'article 6 dans sa nouvelle teneur, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, il faut écrire „sept jours“ en toutes lettres. Au paragraphe 5, il y a lieu d'employer les guillemets français („“).
- 8) L'observation relative à l'article 3, alinéa 4, vaut également pour le nouvel article 4bis; l'intitulé dont question est à adapter en conséquence.
- 9) Toujours à l'article 4bis, le terme „pourra“ est à remplacer par „peut“.
- 10) Au nouvel article 4quater, il faut écrire „cinq ans“ en toutes lettres.
- 11) Au nouvel article 7, paragraphe 1^{er}, il convient d'écrire „paragraphe 1^{er}“.
- 12) Au nouvel article 8, alinéa 10, il faut lire „[...] à indemnisation, si une ou [...]“.

La Commission fait siennes ces propositions.

Article 18 initial (nouvel article 15)

Les dispositions obsolètes, désormais intégrées dans le cadre de la présente loi sont abrogées par le présent article qui, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 18. Dispositions abrogatoires

Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:

- *les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;*
- *la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;*
- *l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché;*
- *la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.*

D'après le Conseil d'Etat, l'expression „Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi“, dont l'imprécision est source d'insécurité juridique, doit être remplacée par une énumération exhaustive, et ce sous peine d'opposition formelle. Il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et l'article amendé se lira comme suit:

Art. 15. Dispositions abrogatoires

Sont abrogés ~~toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:~~

- *les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;*
- *la loi du 6 frimaire au VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;*
- *l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-duché; et*
- *la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine publique dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.*

Article 19 initial (nouvel article 16)

Il s'agit d'une disposition transitoire visant à maintenir les effets de l'ancienne réglementation au profit des titres émis sous le régime d'une réglementation antérieure. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 16. Dispositions transitoires

Les titres et autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la présente loi seront valables jusqu'à expiration de leur durée de validité, respectivement leur retrait explicite.

Article 20 initial (nouvel article 17)

Cet article prévoit l'engagement nécessaire de 3 employés de la carrière D afin de faire face aux tâches qu'engendre l'activité de gestion du domaine public fluvial. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 20. Dispositions finales

Le Gouvernement est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2012 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Le Conseil d'Etat propose de:

- donner à l'article l'intitulé „*Engagement de personnel*“;
- à l'alinéa 1^{er}, remplacer le terme „Gouvernement“, qui constitue une notion générique, susceptible de significations diverses selon les circonstances, par „Gouvernement en conseil“;
- à l'alinéa 2, remplacer les termes „exercice 2012“ par ceux de „exercice 2013“.

La Commission donne suite à ces propositions, sauf à remplacer „exercice 2013“ par ceux de „exercice 2016“. L'article se lira comme suit:

Art. 17. Engagement de personnel

Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2016 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Cet amendement n'appelle pas de commentaire de la part de la Haute Corporation. La Commission du Développement durable décide d'introduire un nouvel amendement à l'endroit de cet article, qui se lira comme suit:

Art. 17. Engagement de personnel

*Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder **pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des transports, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7),** à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D **relevant du groupe d'indemnité B1, sous-groupe administratif.***

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2016 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Cet amendement vise à refléter le départage des compétences entre le Service de la navigation et le ministère, opéré entretemps dans le texte, et à respecter la classification des fonctions telle qu'elle résulte de la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'Etat. Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose de remplacer les mots „pour le compte du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des transports“ par ceux de „pour le compte de l'Administration gouvernementale“, ceci pour des raisons de cohérence avec d'autres textes en la matière. La Commission fait sienne cette proposition.

Article 21 initial (nouvel article 18)

L'article sous rubrique prévoit l'utilisation d'un intitulé abrégé et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 21. Référence à la loi

La référence ultérieure à la présente loi pourra se faire en employant l'intitulé abrégé: „Loi concernant la gestion du domaine public fluvial“.

Conformément à la formule usuelle, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

Art. 18. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: „Loi du ... concernant la gestion du domaine public fluvial“

La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Article 22 initial (nouvel article 19)

Cet article prévoit la date d'entrée en vigueur de la future loi et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 22. – Entrée en vigueur

A l'exception de l'article 21, la présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

Le Conseil d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu d'exclure l'article 21 de la date d'entrée en vigueur de la loi. La Commission fait sienne cette remarque. Le nouveau libellé de l'article sous rubrique sera donc:

Art. 19. Entrée en vigueur

A l'exception de l'article 21, La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

concernant la gestion du domaine public fluvial et portant

a) modification

- de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation,
- de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert,
- de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
- de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et
- 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

b) abrogation

- des articles 1^{er}, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
- de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et
- de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés

Chapitre 1^{er} – Nature juridique, consistance et principes de gestion du domaine public fluvial

Art. 1^{er}. Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.

(2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:

1. le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;

2. les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;
3. les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets;
4. l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public;
5. le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.

La liste des éléments composant le domaine public fluvial peut être complétée par règlement grand-ducal.

(3) Les terrains visés au paragraphe 2 sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il est procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.

(4) Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol visés par la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.

Art. 2. Servitudes et obligations de tiers

(1) Les propriétaires ou titulaires de droits réels longeant la rive de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.

(2) Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après appelé „le ministre“. Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.

(3) Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine, du Service de la navigation, des pêcheurs et des piétons.

Ils doivent tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) Les propriétaires et titulaires de droits réels portant sur des terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.

Les ouvrages et installations situées dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) peuvent localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et après avoir demandé son avis au Service de la navigation.

(6) Les dispositions des articles 4, 5 et 6 sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.

Art. 3. Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le Port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

(2) La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.

(3) Le ministre, est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.

A ce titre, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées à l'article 5 et 6, il autorise toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et effectue tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.

(5) Un immeuble bâti ou non relevant du domaine public fluvial qui n'est plus affecté à un service public ou à l'usage direct du public ne fait plus partie du domaine public fluvial à compter de l'intervention de l'acte administratif constatant sa désaffectation. Le ministre ayant les Domaines dans ses attributions peut procéder aux actes d'aliénation des immeubles ainsi désaffectés ou à l'acquisition d'immeubles bâtis ou non destinés à être incorporés dans le domaine public fluvial dans le respect de l'article 99 de la Constitution. Un règlement grand-ducal arrête la procédure à suivre pour une telle transaction immobilière.

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article 2, un droit de préemption est réservé à l'Etat.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la navigation à l'exception de celles visées au paragraphe 5.

Art. 4. Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

(4) Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.

Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, un ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectés par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause peut encourir, il est tenu de prendre sur le champ toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les comportements visés à l'article 8 engagent la responsabilité du contrevenant pour toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et le font supporter les frais directs et indirects y relatifs.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre peut mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

En cas d'absence, de non-validité ou de non-respect des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 6, le propriétaire ou l'exploitant est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation. S'il est constaté que l'installation présente un danger manifeste, le ministre peut interdire l'exploitation jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation constatée, soit prescrire des mesures qui permettent d'écarter un danger pour les autres utilisateurs de la voie navigable.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} et 2 et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 7, paragraphe 1^{er} peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe 3.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 9 paragraphe 1^{er} doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) Les frais d'enlèvement des bâtiments ou établissements flottants en matière de circulation fluviale sont fixés par le ministre ayant la Justice dans ses attributions et comptabilisés au profit de l'Etat par les soins de l'Administration de l'enregistrement et des domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Lorsque l'infraction à l'origine de l'enlèvement donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouverts comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Lorsque les frais d'enlèvement sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le bâtiment ou l'établissement flottant peut être remis en circulation.

Art. 6. Régime des autorisations

(1) Sans préjudice des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2 et du domaine occupé par le Port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre:

- a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial;
- b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public;
- c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.

(2) L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.

(3) Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(4) L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisées:

- a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,
- b) ont chômé pendant deux années consécutives,
- c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque, ou
- d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.

(5) Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la navigation.

(6) L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:

- a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;
- b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;
- c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Chapitre 2 – Répression des infractions

Art. 7. 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'Etat. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance pré-mentionnés 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'Etat. 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.

Art. 8. Sanctions pénales

(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. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait coulé dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;
2. quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial;
3. quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;
4. quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial;
5. quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;
6. quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

(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:

- toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial;
- toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude;
- tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial;
- le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons;
- le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges;
- le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situées dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés;
- le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.

(3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:

1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique;
2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial;
3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.

(4) Les infractions aux dispositions des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6 seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.

(5) Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, est puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

(6) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.

(7) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.

La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'Etat par l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.

Art. 9. Avertissements taxés

(1) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 8, paragraphes 3 et 4, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 7.

(2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires pré-qualifiés 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.

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

- a) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- b) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe;
- c) si le contrevenant est mineur au moment des faits;
- d) s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

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

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

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

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

Art. 10. Saisie et confiscation

(1) Les agents de la Police grand-ducale ainsi que les agents mentionnés à l'article 7 qui constatent l'infraction ont le droit de saisir tout bâtiment, matériel ou objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne pourra être maintenue que si elle est validée dans les huit jours de la saisie, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction.

(2) Le jugement qui ordonne la confiscation du bâtiment, matériel ou autre objet se trouvant sur la voie d'eau ou ses dépendances prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépasse pas la valeur de l'objet en cause. Cette amende a le caractère d'une peine.

Art. 11. Demande en mainlevée des saisies

(1) La mainlevée de la saisie prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- a) à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- b) au tribunal correctionnel lorsque celui-ci se trouve saisi par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- c) à la Cour supérieure de justice, section correctionnelle, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} aucune demande en mainlevée de la saisie ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie prévue au paragraphe 1 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

(2) La demande en mainlevée est introduite, instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du bâtiment, matériel ou autre objet en cause.

(4) Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente est versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.

Chapitre 3 – Dispositions financières

Art. 12. Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines au profit du Trésor.

Art. 13. Aides

(1) Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Chapitre 4 – Dispositions finales

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit:

L'article 1^{er} est modifié comme suit:

„**Art. 1^{er}.** Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre““.

L'article 2 est modifié comme suit:

„**Art. 2.** (1) Le service a pour missions:

1. d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale, dont les stations limnimétriques, y compris l'échange d'informations afférent avec les Etats voisins, sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants;
2. d'assurer la prévision et la régularisation des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau;
3. de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial;
4. de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1^{er} et 2, l'agent chargé de la direction du

service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations.“

L'article 3 est modifié comme suit:

„**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la navigation sont assurées par un fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le ministre est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre prévu par la loi et les règlements pris en son exécution pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue. A cette fin, des conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2, paragraphes 3 et 4.

Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le ministre ou le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal.

Les frais d'inspection et de contrôle des bateaux effectués par des sociétés de classification reconnues conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, telle que modifiée ou par les organismes agréés par le ministre sont dus à ceux-ci par l'intéressé.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent fixer les modalités de contrôle, inspections et supervision des bateaux, des ateliers de maintenance et du personnel navigant afin d'en vérifier la conformité“.

L'article 5 est modifié comme suit:

„**Art. 5.** (1) Le ministre et les agents de surveillance assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

1. à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;
2. à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;
3. à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe 1^{er} et le ministre sont autorisés:

1. à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;
2. à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.“

(3) Les agents visés au paragraphe 1^{er}, doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présentent sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe 1^{er} signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêtent concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe 1^{er} rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête main-forte.“

L'article 6 est modifié comme suit:

„**Art. 6.** (1) L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le ministre sont autorisés à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.“

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

1. d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;
2. d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
3. d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant ont une durée de validité limitée au maximum à sept jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif.“

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mervelt est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit les agents de surveillance visés à l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial“.

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit:

„(6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation.“

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit:

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante:

„**Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois doit être soumis à une inspection par une administration d'un Etat membre de l'Union européenne ou par une société de classification reconnue conformément à l'article 1.01 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil telle que modifiée. Le certificat d'immatriculation ne peut être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domaines.“

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante:

„**Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal.“

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante:

„**Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne peut faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre visé à l'article 5 est conditionné par un contrôle *ad hoc* devant être effectué par une organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} et 2, les bateaux de passagers 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.

Sans préjudice des alinéas 1^{er} à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de cet article, l'Administration de l'enregistrement et des domaines en est informée par le ministre.“

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit:

„Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.“

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée „Loi modifiée du 28 juin 1984 portant

réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers" et est complétée par de nouveaux articles 7, 7bis, 7ter et 8 libellés comme suit:

„**Art. 7.** (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du 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, conformément à l'article 25, paragraphe 1^{er}, de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyageur, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, voyageur, agent de voyage ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 7bis. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

Art. 7bis. (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 12, 14, 16, 22 du 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.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 23 et 24 du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 7ter. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 8. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre“.

En vue de l'obtention du permis d'exploitation, l'intéressé doit justifier:

- a) qu'il dispose d'une autorisation d'établissement,
- b) qu'il est l'exploitant du bateau,
- c) que les membres de l'équipage disposent des certificats de capacité réglementaires,
- d) que le bateau et les installations d'accostage sont conformes aux prescriptions techniques applicables.

Le permis détermine les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il est valable pour une période de cinq ans.

Le permis d'exploitation doit être modifié si les données du titulaire figurant sur le permis d'exploitation ne correspondent plus à la réalité.

Les demandes en obtention, renouvellement ou modification d'un permis d'exploitation sont à adresser au ministre par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers.

Les informations et pièces à joindre à la demande sont fixées par règlement grand-ducal.

Le permis d'exploitation perd sa validité de plein droit:

- a) lorsque le bateau à passagers a subi des modifications techniques affectant sa structure;
- b) lorsque le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une personne morale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers.

Le titulaire du permis d'exploitation doit restituer sans délai au ministre son permis d'exploitation en cas de perte de validité conformément au présent paragraphe.

Le permis d'exploitation est personnel, il ne peut faire l'objet d'une cession ou sous-location sous quelque forme que ce soit.

Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement du permis d'exploitation, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation, si une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies.

Le ministre peut en outre décider, à titre de mesure administrative, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation:

1. le retrait définitif du permis d'exploitation:
 - a) si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de la modification du permis d'exploitation;
 - b) en cas de cession totale ou partielle du permis d'exploitation;
2. la suspension temporaire du permis d'exploitation pour une durée maximale d'un an:
 - a) en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues;
 - b) en cas de non-respect des prescriptions de l'alinéa 4.

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé par lettre recommandée avec avis de réception. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son permis d'exploitation aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif."

Art. 15. Dispositions abrogatoires

Sont abrogés:

- les articles 1, 2 et 5 de l'Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- la loi du 6 frimaire au VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
- l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-duché; et
- la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés.

Art. 16. Dispositions transitoires

Les titres et autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la présente loi seront valables jusqu'à expiration de leur durée de validité, respectivement leur retrait explicite.

Art. 17. Engagement de personnel

Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder, pour le compte de l'Administration gouvernementale, à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés relevant du groupe d'indemnité B1, sous-groupe administratif.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2016 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Art. 18. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante: „Loi du ... concernant la gestion du domaine public fluvial“

Art. 19. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.

Luxembourg, le 1^{er} décembre 2016

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

Le Rapporteur,
Henri KOX

