

N° 7342

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

portant modification du règlement grand-ducal modifié du 9 juin 2000 transposant la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté (Transposition de la directive (UE) 2017/2109)

* * *

(Dépôt: le 12.7.2018)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (11.7.2018).....	2
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de règlement grand-ducal.....	3
4) Commentaire des articles	5
5) Tableau de correspondance	6
6) Fiche financière	7
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	7
8) Texte coordonné	10
9) Directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres	14
10) Avis du Conseil d'Etat (10.7.2018)	23
11) Avis de la Chambre de Commerce /17.4.2018)	25

*

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(11.7.2018)

Monsieur le Président,

À la demande du Ministre de l'Économie, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, avec prière de bien vouloir en saisir la Conférence des Présidents.

Ce projet vise à transposer en droit national la directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (transposition complète)

Je joins en annexe le texte du projet, l'exposé des motifs, le commentaire des articles, la fiche financière et la fiche d'évaluation d'impact, un tableau de correspondance entre le projet de règlement grand-ducal et la directive (UE) 2017/2109, ie texte coordonné du règlement grand-ducal modifié du 9 juin 2000, le texte de la directive (UE) 2017/2109 ainsi que les avis du Conseil d'État et de la Chambre de commerce.

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

*Le Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

Fernand ETGEN

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres.

La directive 98/41/CE précitée a été transposée en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 9 juin 2000 transposant la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté.

La Commission européenne, dans son bilan sur la qualité du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) a démontré que les informations sur les personnes à bord requises par la directive 98/41/CE ne sont pas toujours facilement accessibles aux autorités compétentes en cas de besoin. La mise à jour proposée devrait faciliter l'accès auxdites informations en cas d'urgence ou à la suite d'un accident en mer par la transmission des données par voie électronique telles qu'elles ont été développées au cours des 20 dernières années. Cette mise à jour devrait faciliter l'accès aux informations concernant un nombre important de passagers en cas d'urgence ou à la suite d'un accident en mer.

En parallèle, la collecte, la transmission et le partage des données relatives aux navires ont été rendus possibles, simplifiés et harmonisés par l'introduction du guichet unique national visé dans la directive 2010/65/UE. Cette dernière n'a pas été transposée par le Luxembourg dans la mesure où elle ne concerne que les États côtiers de l'Union. Les informations relatives aux passagers devront donc à présent être transmises via ce guichet unique.

Le considérant 26 et les modifications apportées à l'article 3 de la directive dispensent les États enclavés ne disposant ni de ports maritimes ni de navires à passagers de l'obligation de transposer la directive, ce qui est le cas du Luxembourg qui n'a aucun navire à passagers tombant sous le champ

d'application de la directive (UE) 2017/2109. Malgré cela, il a été décidé de transposer celle-ci dans la mesure où la directive 98/41/CE, modifiée par la directive (UE) 2017/2109, avait été transposée à l'époque par le règlement grand-ducal modifié du 9 juin 2000 précité. L'objectif poursuivi par cette transposition est de ne pas bloquer une entrée future potentielle au registre public maritime luxembourgeois de navires à passagers visés par le présent règlement grand-ducal.

Les auteurs du présent projet ont donc mis à jour les parties du texte s'appliquant aux navires battant pavillon luxembourgeois, tout en omettant volontairement celles destinées aux États côtiers ainsi que l'article 2 qui modifie la directive 2010/65/UE dans la mesure où, comme expliqué précédemment, celle-ci n'a pas été transposée en droit national luxembourgeois.

*

TEXTE DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

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

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Dans l'ensemble du règlement grand-ducal modifié du 9 juin 2000 transposant la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté, la référence à « la Communauté européenne » est remplacée par la référence « l'Union européenne ».

Art. 2. L'article 1^{er} du même règlement est modifié comme suit :

1° La lettre b) prend la teneur suivante:

« b) « navire à passagers » : un navire ou un engin à grande vitesse transportant plus de douze passagers; »

2° La lettre f) prend la teneur suivante:

« f) « agent chargé de l'enregistrement des passagers »: la personne responsable désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM, le cas échéant, ou une personne désignée par la compagnie en qualité de responsable de la transmission des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie; »

3° La lettre g) prend la teneur suivante:

« g) « autorité désignée »: l'autorité compétente de l'État membre de l'Union européenne responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident et ayant accès aux informations requises en vertu du présent règlement; »

4° La lettre i) est supprimé.

5° La première phrase de la lettre j) prend la teneur suivante:

« j) « service régulier »: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires; »

6° Il est inséré une nouvelle lettre l) libellée comme suit:

« l) « zone portuaire »: une zone définie à l'article 2, lettre r), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, »

7° Il est inséré une nouvelle lettre m) libellée comme suit:

« m) « bateau de plaisance ou engin de plaisance »: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion. »

Art. 3. L'article 2 du même règlement prend la teneur suivante:

« Art. 2. Le présent règlement s'applique aux navires à passagers battant pavillon luxembourgeois, à l'exception:

1° des navires de guerre et des navires de transport de troupes,

2° des bateaux de plaisance et des engins de plaisance,

3° des navires naviguant exclusivement dans des zones portuaires ou des voies d'eau intérieures. »

Art. 4. L'article 3, paragraphe 2, du même règlement prend la teneur suivante:

« 2. Avant le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois, le nombre de personnes à bord est communiqué au capitaine du navire et notifié par des moyens techniques appropriés en respectant les exigences imposées par les autorités du port de l'État membre de l'Union européenne. »

Art. 5. L'article 4 du même règlement prend la teneur suivante:

« Art. 4. 1. Lorsqu'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois part d'un port situé dans un État membre de l'Union européenne afin d'effectuer un voyage d'une distance supérieure à 20 milles entre le point de départ et le port suivant, les informations suivantes sont enregistrées:

1° les noms de famille des personnes à bord, leurs prénoms, leur sexe, leur nationalité, leur date de naissance,

2° à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence,

3° si l'État membre de l'Union européenne en décide ainsi et à la demande du passager, un numéro d'appel en cas d'urgence.

2. Les informations énumérées au paragraphe 1^{er} sont collectées avant le départ du navire à passagers et notifiées en respectant les exigences imposées par les autorités du port de l'État membre de l'Union européenne lors du départ du navire mais en tout cas au plus tard quinze minutes après le départ du navire.

3. Sans préjudice d'autres obligations légales en conformité avec la législation de l'Union européenne et la législation nationale sur la protection des données, les données à caractère personnel collectées aux fins du présent règlement ne sont pas traitées ni utilisées à aucune autre fin. Ces données à caractère personnel sont systématiquement traitées conformément au droit de l'Union européenne sur la protection des données et le respect de la vie privée et sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires. »

Art. 6. L'article 7 du même règlement prend la teneur suivante:

« Art. 7. 1. Chaque compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois nomme, si les articles 3 et 4 du présent règlement l'exigent, un agent chargé de l'enregistrement des passagers responsable de la notification des informations visées dans ces dispositions au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ou à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

2. Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 4 du présent règlement ne sont pas conservées par la compagnie plus longtemps que nécessaire aux fins du présent règlement, et en tout état de cause au plus tard jusqu'au moment où le voyage du navire en question s'est

achevé sans incident et les données ont été notifiées au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE précitée. Sans préjudice d'autres obligations légales spécifiques prévues par le droit de l'Union européenne ou le droit national, y compris dans un but statistique, les informations sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin.

3. Chaque compagnie s'assure que les informations relatives aux passagers ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement enregistrées et transmises au capitaine avant le départ du navire à passagers. »

Art. 7. L'article 8, paragraphe 1^{er}, du même règlement prend la teneur suivante:

« 1. Le commissaire aux affaires maritimes peut, conformément aux dispositions de l'article 64 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, dispenser un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois des obligations fixées à l'article 4 du présent règlement lorsque celui-ci effectue sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port, pour autant qu'ils naviguent exclusivement dans la zone maritime D établie en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE précitée, et que la proximité d'installations de recherche et de sauvetage soit assurée dans cette zone maritime. »

Art. 8. L'article 10 du même règlement prend la teneur suivante:

« Art. 10. 1. Aux fins du présent règlement, les données requises sont collectées et enregistrées de façon à éviter tout retard injustifié lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers.

2. Il convient d'éviter la multiplication des collectes des données sur des routes identiques ou similaires.

3. Le traitement de données à caractère personnel au titre du présent règlement est effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE. »

Art. 9. L'article 11 du même règlement prend la teneur suivante:

« Art. 11. Les infractions aux obligations inscrites aux articles 3, 4, 6 et 7 sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi précitée du 9 novembre 1990. »

Art. 10. Notre ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1^{er}.

L'article 1^{er} se contente de moderniser le texte en remplaçant l'expression « Communauté européenne » par « Union européenne ».

Ad Article 2.

Les différentes définitions sont modifiées pour les aligner avec d'autres textes législatifs de l'Union européenne plus récents.

Ad Article 3.

Le champ d'application est modifié et ne retient pas les bateaux et engins de plaisance non utilisés à des fins commerciales.

Ad Article 4.

L'article 4 modifie l'article 3, paragraphe 2 du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 afin d'indiquer que les informations relatives aux passagers doivent être communiquées au capitaine d'un navire battant

pavillon luxembourgeois ainsi qu'aux autorités du port de l'État membre concerné en respectant les exigences techniques de communication de cet État. La formulation de ce paragraphe tient compte, sans devoir entrer dans les détails, de la possibilité offerte par la directive aux États membres côtiers de continuer à utiliser la méthode actuelle de communication de ces informations pendant une période transitoire.

Ad Article 5.

Le nouveau texte de l'article 4 du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 détermine les informations à enregistrer et les moyens de les transmettre aux autorités compétentes selon que l'on se trouve ou non pendant la période transitoire. Une référence à la conformité au droit de l'Union européenne sur la protection des données est introduite.

Ad Article 6.

L'article 7 du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 est reformulé afin de tenir compte de la nouvelle définition introduite d'agent chargé de l'enregistrement des passagers. Le délai de conservation des données est précisé et un système est mis en place permettant l'enregistrement des besoins particuliers dont certains passagers pourraient avoir besoin en cas d'urgence.

Ad Article 7.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 8 du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 est mis à jour afin de tenir compte de la zone maritime D établie par la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2006 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Ad Article 8.

L'article 10 du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 est simplifié et se contente d'indiquer que l'enregistrement des passagers ne doit pas générer de retard injustifié.

Ad Article 9.

L'article 12 du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 est simplifié pour éviter l'utilisation d'un vocabulaire dépassé.

Ad Article 10.

Article d'exécution.

*

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

<i>Directive (UE) 2017/2109</i>	<i>Projet de règlement grand-ducal</i>
Article 1 (partiellement transposé)	Article 1
Article 2	Non transposé
Article 3	Non transposé
Article 4	Non transposé
Article 5	Non transposé

*

FICHE FINANCIERE

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

Le présent projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'État.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 9 juin 2000 transposant la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté
Ministère initiateur :	Ministère de l'Economie (Commissariat aux affaires maritimes)
Auteur(s) :	Alain Hoffman
Tél. :	247-84186
Courriel :	cam@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet :	transposition en droit luxembourgeois de la directive (UE) 2017/2109
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	N/A
Date :	janvier 2018

Mieux légiférer

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

¹ N.a. : non applicable.

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

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

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

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
 Si oui, lequel ?
 Remarques/Observations :

Egalité des chances

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

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁴ ? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁵ ? Oui Non N.a.

*

⁴ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁵ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

TEXTE COORDONNE

Art. 1^{er}. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «personnes» : toutes les personnes se trouvant à bord, quel que soit leur âge,
- b) ~~«navire à passagers»: un navire de mer et un engin de mer à grande vitesse transportant plus de douze passagers,~~
- b) « navire à passagers » : un navire ou un engin à grande vitesse transportant plus de douze passagers,
- c) «engin à grande vitesse»: un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS de 1974, telle qu'elle est en vigueur au 18 juin 1998,
- d) «compagnie»: le propriétaire d'un navire à passagers, ou tout autre organisme ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire à passagers,
- e) «code ISM»: le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par l'OMI par la résolution A.741 (18) lors de son assemblée du 4 novembre 1993,
- f) ~~«agent chargé de l'enregistrement des passagers»: la personne responsable à terre désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM ou une autre personne à terre désignée par la compagnie en qualité de responsable de la conservation des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,~~
- f) « agent chargé de l'enregistrement des passagers »: la personne responsable désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM, le cas échéant, ou une personne désignée par la compagnie en qualité de responsable de la transmission des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,
- g) ~~«autorité désignée»: l'autorité compétente de l'Etat membre de la Communauté Union européenne responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident,~~
- g) « autorité désignée »: l'autorité compétente de l'État membre de l'Union européenne responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident et ayant accès aux informations requises en vertu du présent règlement,
- h) «un mille»: 1 852 mètres,
- i) ~~«zone maritime protégée»: une zone maritime abritée des effets de la haute mer, dans laquelle un navire ne se trouve à aucun moment éloigné de plus de 6 milles d'un refuge où des personnes naufragées peuvent gagner la terre et dans laquelle la proximité d'installations de recherche et de sauvetage est assurée,~~
- j) ~~«service régulier»: une série de traversées organisées de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage,~~
- j) « service régulier »: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires:
 - soit selon un horaire publié;
 - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable,
- k) «pays tiers» : un pays qui n'est pas un Etat membre de ~~la Communauté~~ l'Union européenne.
- l) « zone portuaire »: une zone définie à l'article 2, point r), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers,
- m) « bateau de plaisance ou engin de plaisance »: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion.

Art. 2. Le présent règlement s'applique aux navires à passagers battant pavillon luxembourgeois, à l'exception:

- 1° des navires de guerre et des navires de transport de troupes,
- 2° des bateaux de plaisance et des engins de plaisance,

3° des navires naviguant exclusivement dans des zones portuaires ou des voies d'eau intérieures.

~~Le présent règlement s'applique aux navires à passagers battant pavillon luxembourgeois, à l'exception :~~

- ~~— des navires de guerre ou des navires de transport de troupes et~~
- ~~— des bateaux de plaisance, à moins qu'ils ne soient actuellement ou ultérieurement~~
- ~~— armés et transportent plus de douze passagers à des fins commerciales.~~

Art. 3. 1. Toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois qui part d'un port situé dans un Etat membre de la Communauté l'Union européenne doivent être comptées avant le départ dudit navire.

2. Avant le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois, le nombre de personnes à bord est communiqué au capitaine du navire et notifié par des moyens techniques appropriés en respectant les exigences imposées par les autorités du port de l'Etat membre de l'Union européenne.

~~2. Avant le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois, le nombre de personnes doit être communiqué au capitaine dudit navire ainsi qu'à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction.~~

Art. 4. 1. Lorsqu'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois part d'un port situé dans un Etat membre de l'Union européenne afin d'effectuer un voyage d'une distance supérieure à 20 milles entre le point de départ et le port suivant, les informations suivantes sont enregistrées:

- 1° les noms de famille des personnes à bord, leurs prénoms, leur sexe, leur nationalité, leur date de naissance,
- 2° à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence,
- 3° si l'Etat membre de l'Union européenne en décide ainsi et à la demande du passager, un numéro d'appel en cas d'urgence.

2. Les informations énumérées au paragraphe 1er sont collectées avant le départ du navire à passagers et notifiées en respectant les exigences imposées par les autorités du port de l'Etat membre de l'Union européenne lors du départ du navire mais en tout cas au plus tard quinze minutes après le départ du navire.

3. Sans préjudice d'autres obligations légales en conformité avec la législation de l'Union européenne et la législation nationale sur la protection des données, les données à caractère personnel collectées aux fins du présent règlement ne sont pas traitées ni utilisées à aucune autre fin. Ces données à caractère personnel sont systématiquement traitées conformément au droit de l'Union européenne sur la protection des données et le respect de la vie privée et sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires.

~~1. Les informations ci-après doivent être consignées pour tous les navires à passagers battant pavillon luxembourgeois qui partent d'un port situé dans un Etat membre de la Communauté l'Union européenne et qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à 20 milles à compter du point de départ :~~

- ~~— les noms de famille des personnes à bord,~~
- ~~— les prénoms ou leurs initiales,~~
- ~~— le sexe,~~
- ~~— une indication de la catégorie d'âge (adulte, enfant ou nourrisson) à laquelle la personne appartient, ou bien l'âge ou encore l'année de naissance,~~
- ~~— à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance en cas d'urgence.~~

2. Ces informations sont recueillies avant le départ et communiquées au plus tard trente minutes après le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction.

Art. 5. 1. Pour tout navire à passagers battant pavillon luxembourgeois qui part d'un port situé en dehors de ~~la Communauté l'Union européenne~~ à destination d'un port situé dans ~~la Communauté l'Union européenne~~, la compagnie veille à ce que soient fournies les informations visées à l'article 3, paragraphe 1 et à l'article 4, paragraphe 1, comme précisé à l'article 3, paragraphe 2 et à l'article 4, paragraphe 2 du présent règlement.

2. Lorsque, conformément aux dispositions de l'article 64, paragraphe 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, le commissaire aux affaires maritimes accorde, à des navires battant pavillon luxembourgeois qui arrivent dans des ports de la Communauté l'Union européenne en provenance de ports en dehors de ~~la Communauté l'Union européenne~~, des dispenses ou des dérogations en matière d'informations sur les passagers, les conditions prévues pour les dispenses ou les dérogations dans le présent règlement doivent être respectées.

Art. 6. Le capitaine s'assure avant le départ que le nombre de personnes embarquées à bord d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois qui quitte un port situé dans un Etat membre de ~~la Communauté l'Union européenne~~ n'excède pas le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.

Art. 7. 1. Chaque compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois nomme, si les articles 3 et 4 du présent règlement l'exigent, un agent chargé de l'enregistrement des passagers responsable de la notification des informations visées dans ces dispositions au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ou à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

2. Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 4 du présent règlement ne sont pas conservées par la compagnie plus longtemps que nécessaire aux fins du présent règlement, et en tout état de cause au plus tard jusqu'au moment où le voyage du navire en question s'est achevé sans incident et les données ont été notifiées au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE précitée. Sans préjudice d'autres obligations légales spécifiques prévues par le droit de l'Union européenne ou le droit national, y compris dans un but statistique, les informations sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin.

3. Chaque compagnie s'assure que les informations relatives aux passagers ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement enregistrées et transmises au capitaine avant le départ du navire à passagers.

Toute compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois doit, si les articles 3 et 4 l'exigent :

- instaurer un système d'enregistrement des informations concernant les passagers. Ce système doit être conforme aux critères fixés à l'article 10 du présent règlement,
- nommer un agent qui sera chargé de l'enregistrement des passagers, de la conservation des informations et de leur transmission, en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

La compagnie s'assure que les informations requises par le présent règlement sont en tout temps facilement disponibles pour être communiquées à l'autorité désignée à des fins de recherche et de sauvetage en cas d'urgence ou à la suite d'un accident.

Les données à caractère personnel rassemblées conformément aux dispositions de l'article 4 ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins du présent règlement.

La compagnie s'assure que les renseignements communiqués par les personnes ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement consignés et transmis au capitaine avant le départ du navire à passagers battant pavillon luxembourgeois.

Art. 8. 1. Le commissaire aux affaires maritimes peut, conformément aux dispositions de l'article 64 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, dispenser un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois des obligations fixées

à l'article 4 du présent règlement lorsque celui-ci effectue sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port, pour autant qu'ils naviguent exclusivement dans la zone maritime D établie en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE précitée, et que la proximité d'installations de recherche et de sauvetage soit assurée dans cette zone maritime.

1. Le commissaire aux affaires maritimes peut, conformément aux dispositions de l'article 64 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, dispenser un navire à passagers battant pavillon luxembourgeois des obligations fixées à l'article 4 du présent règlement lorsque celui-ci effectue sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port en naviguant exclusivement dans des zones maritimes protégées.

2. Dans ce cas, le Commissaire aux affaires maritimes informe sans tarder la Commission européenne des dispenses et dérogations accordées en ce qui concerne les dispositions pertinentes des articles 3 et 4 et la décision est motivée en invoquant des raisons de fond.

Art. 9. Les systèmes d'enregistrement mis en place en vertu de l'article 7 doivent être approuvés par le commissaire aux affaires maritimes. Celui-ci pourra, conformément à l'article 67, paragraphe 1 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, collaborer avec les autorités maritimes d'un pays membre de la Communauté l'Union européenne.

Art. 10. 1. Aux fins du présent règlement, les données requises sont collectées et enregistrées de façon à éviter tout retard injustifié lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers.

2. Il convient d'éviter la multiplication des collectes des données sur des routes identiques ou similaires.

3. Le traitement de données à caractère personnel au titre du présent règlement est effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

1. Les systèmes d'enregistrement doivent, aux fins du présent règlement, satisfaire aux critères fonctionnels suivants :

- I. lisibilité: les données requises doivent être consignées dans un format facile à lire;
- II. disponibilité: les données requises doivent être aisément disponibles pour les autorités désignées pour lesquelles les informations enregistrées dans le système sont pertinentes;
- III. facilitation: le système doit être conçu de manière à éviter tout retard excessif lors de l'embarquement et/ou débarquement des passagers;
- IV. sécurité: les données doivent faire l'objet d'une protection appropriée contre les destructions ou pertes accidentelles ou illégales ainsi que contre toute modification, divulgation ou accès non autorisés.

2. Il convient d'éviter la multiplication des systèmes sur des routes identiques ou similaires.

Art. 11. Les infractions aux obligations inscrites aux articles 3, 4, 6 et 7 sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Les infractions aux obligations de compter les passagers inscrites aux articles 3 et 6, et la mise en place d'un système d'enregistrement des passagers visée aux articles 4 et 7 sont punies conformément aux dispositions de l'article 126, troisième phrase et suivantes de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 12. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

DIRECTIVE (UE) 2017/2109 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 novembre 2017

modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Des informations précises et disponibles en temps utile sur le nombre de personnes à bord d'un navire ou sur leur identité sont essentielles pour la préparation et l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage. En cas d'accident en mer, une coopération pleine et entière entre les autorités nationales compétentes de l'État ou des États concernés, l'exploitant du navire et leurs agents peut contribuer de manière significative à l'efficacité des opérations menées par les autorités compétentes. Certains aspects de cette coopération sont régis par la directive 98/41/CE du Conseil ⁽³⁾.
- (2) Les résultats du bilan de qualité du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) et l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 98/41/CE ont montré que les informations sur les personnes à bord ne sont pas toujours facilement accessibles aux autorités compétentes lorsqu'elles en ont besoin. Pour résoudre cette situation, les exigences actuelles de la directive 98/41/CE devraient être mises en conformité avec les exigences prévoyant la communication électronique des données, conduisant à une plus grande efficacité. Le passage au numérique permettra en outre de faciliter l'accès aux informations concernant un nombre important de passagers en cas d'urgence ou à la suite d'un accident en mer.
- (3) Au cours des dix-sept dernières années, d'importantes avancées technologiques ont été réalisées quant aux moyens de communication et de stockage des données concernant les mouvements des navires. Un certain nombre de systèmes obligatoires de notification des navires ont été mis en place le long des côtes européennes, en conformité avec les règles pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le droit de l'Union et le droit national garantissent tous deux que les navires respectent les exigences de notification en vigueur dans le cadre de ces systèmes. Il convient désormais de faire avancer l'innovation technologique, en élargissant les résultats obtenus à ce jour, notamment au niveau international, et en observant systématiquement le principe de neutralité technologique.
- (4) La collecte, la transmission et le partage des données relatives aux navires ont été rendus possibles, simplifiés et harmonisés par le guichet unique national visé dans la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ et par le système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet) visé dans la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾. Les informations sur les personnes à bord requises par la directive 98/41/CE devraient dès lors être notifiées au guichet unique national permettant ainsi aux autorités

⁽¹⁾ JO C 34 du 2.2.2017, p. 172.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 4 octobre 2017 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 octobre 2017.

⁽³⁾ Directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).

⁽⁴⁾ Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

⁽⁵⁾ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

compétentes d'avoir facilement accès aux données en cas d'urgence ou d'accident en mer. Le nombre de personnes à bord devrait être notifié au guichet unique national par des moyens techniques appropriés, qui devraient être laissés à l'appréciation des États membres. À défaut, le nombre de personnes à bord devrait être notifié à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

- (5) Dans le but de faciliter la fourniture et l'échange d'informations notifiées en vertu de la présente directive et de réduire la charge administrative, les États membres devraient avoir recours aux formalités déclaratives harmonisées prévues par la directive 2010/65/UE. En cas d'accident touchant plus d'un État membre, les États membres devraient mettre les informations à la disposition des autres États membres via le système SafeSeaNet.
- (6) Afin de laisser aux États membres suffisamment de temps pour ajouter de nouvelles fonctionnalités au guichet unique national, il convient de prévoir une période transitoire au cours de laquelle les États membres ont la possibilité de maintenir le système actuel d'enregistrement des personnes à bord des navires à passagers.
- (7) Les progrès réalisés dans le développement des guichets uniques nationaux devraient servir de base pour la mise en place future d'un cadre en vue d'un guichet unique européen.
- (8) Les États membres devraient encourager les exploitants, en particulier les plus petits, à utiliser le guichet unique national. Cependant, afin d'assurer la conformité avec le principe de proportionnalité, les États membres devraient avoir la possibilité de dispenser, dans des conditions spécifiques, les petits exploitants qui n'utilisent pas encore le guichet unique national et qui opèrent principalement sur de courts voyages nationaux d'une durée inférieure à soixante minutes de l'obligation de notifier le nombre de personnes à bord au guichet unique national.
- (9) Afin de tenir compte de la localisation géographique particulière des îles d'Heligoland et de Bornholm et de la nature de leurs liaisons de transport avec le continent, l'Allemagne, le Danemark et la Suède devraient disposer de davantage de temps pour établir la liste des personnes à bord et, pendant une période transitoire, utiliser le système actuel pour communiquer cette information.
- (10) Les États membres devraient continuer à avoir la possibilité d'abaisser le seuil des 20 milles en ce qui concerne l'enregistrement des personnes à bord et la notification de la liste. Ce droit concerne les navires à passagers transportant un nombre élevé de personnes qui, au cours d'un même voyage plus long, font successivement escale dans des ports distants de moins de 20 milles. Dans ce cas, les États membres devraient être autorisés à abaisser le seuil de 20 milles, de sorte qu'il soit possible d'enregistrer les informations requises par la présente directive pour les passagers à bord qui ont embarqué dans le premier port ou dans les ports d'escale.
- (11) Afin de communiquer aux proches des informations fiables et rapides en cas d'accident, de réduire les retards inutiles dans l'assistance consulaire et d'autres services et de faciliter les procédures d'identification, les données communiquées devraient inclure des informations sur la nationalité des personnes à bord. La liste des données qui doivent être introduites pour les voyages au-delà de 20 milles devrait être simplifiée, clarifiée et, autant que possible, alignée sur les exigences de notification applicables au guichet unique national.
- (12) Compte tenu de l'amélioration des moyens électroniques d'enregistrement des données et du fait que les données à caractère personnel devraient en tout état de cause être collectées avant le départ du navire, le délai de trente minutes actuellement prévu par la directive 98/41/CE devrait être réduit à quinze minutes.
- (13) Il importe que des instructions claires à suivre en cas d'urgence soient données à chaque personne à bord, conformément aux exigences internationales.
- (14) Afin de renforcer la clarté juridique et la cohérence avec la législation connexe de l'Union et en particulier la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, un certain nombre de références obsolètes, ambiguës et portant à confusion devraient être actualisées ou supprimées. La définition de «navire à passagers» devrait être alignée sur d'autres textes législatifs de l'Union, tout en restant dans le champ d'application de la présente directive. La définition de «zone maritime protégée» devrait être remplacée par une notion alignée sur la directive 2009/45/CE aux fins des dispenses prévues par la présente directive, la proximité d'installations de recherche et de sauvetage étant assurée. La définition d'«agent responsable de l'enregistrement des passagers» devrait être modifiée afin de refléter les nouvelles fonctions qui n'incluent plus la conservation des informations. La définition d'«autorité désignée» devrait englober les autorités compétentes ayant un accès direct ou indirect aux informations requises par la présente directive. Les exigences correspondantes pour les systèmes d'enregistrement des passagers de la compagnie devraient être supprimées.

⁽¹⁾ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- (15) La présente directive ne devrait pas s'appliquer aux bateaux de plaisance ni aux engins de plaisance. En particulier, elle ne devrait pas s'appliquer aux bateaux de plaisance ni aux engins de plaisance qui sont affrétés coque nue et ne sont pas ensuite utilisés à des fins commerciales pour le transport de passagers.
- (16) Les États membres devraient rester chargés de veiller au respect des exigences relatives à l'enregistrement des données en vertu de la directive 98/41/CE, à savoir en ce qui concerne la précision et l'enregistrement en temps utile des données. Afin de veiller à la cohérence des informations, il devrait être possible d'effectuer des contrôles aléatoires.
- (17) Lorsque les mesures prévues dans les directives 98/41/CE et 2010/65/UE entraînent le traitement de données à caractère personnel, ce traitement devrait être effectué conformément au droit de l'Union sur la protection des données à caractère personnel, en particulier les règlements du Parlement européen et du Conseil (UE) 2016/679 ⁽¹⁾ et (CE) n° 45/2001 ⁽²⁾. En particulier, et sans préjudice d'autres obligations légales découlant du droit sur la protection des données, les données à caractère personnel collectées conformément à la directive 98/41/CE ne devraient pas être traitées ni utilisées à toute autre fin, ni être conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de la directive 98/41/CE. Par conséquent, les données à caractère personnel devraient être effacées automatiquement et sans retard injustifié une fois que le voyage du navire en question s'est achevé en toute sécurité ou, le cas échéant, lorsque l'enquête ou la procédure judiciaire se déroulant à la suite d'un accident ou d'une urgence est terminée.
- (18) Compte tenu de l'état de la technique et du coût de mise en œuvre, chaque entreprise devrait mettre en place des mesures techniques et organisationnelles appropriées pour protéger les données à caractère personnel traitées en vertu de la présente directive contre la destruction accidentelle ou illicite, la perte ou l'altération accidentelles, et la divulgation non autorisée de données à caractère personnel ou l'accès non autorisé à celles-ci, conformément à la législation de l'Union et à la législation nationale sur la protection des données.
- (19) Compte tenu du principe de proportionnalité et étant donné qu'il est dans l'intérêt des passagers de fournir des informations véridiques, les moyens actuels de collecte des données à caractère personnel, qui reposent sur une déclaration sur l'honneur des passagers, sont suffisants aux fins de la directive 98/41/CE. Dans le même temps, les moyens d'enregistrement et de vérification électroniques des données devraient garantir que des informations uniques sont enregistrées pour chaque personne à bord.
- (20) Afin d'accroître la transparence et de faciliter la notification par les États membres des dispenses et des demandes de dérogation, la Commission devrait créer et tenir à jour une base de données à cet effet. Elle devrait inclure les mesures notifiées, sous forme de projet et adoptées. Les mesures adoptées devraient être accessibles au public.
- (21) Les données relatives à la notification par les États membres des dispenses et des demandes de dérogation devraient au besoin être harmonisées et coordonnées pour une utilisation aussi efficace que possible de ces données.
- (22) Eu égard aux modifications apportées par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les pouvoirs conférés à la Commission pour mettre en œuvre la directive 98/41/CE devraient être mis à jour en conséquence. Des actes d'exécution devraient être adoptés conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (23) Afin de prendre en considération les évolutions au niveau international et d'accroître la transparence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la non-application, aux fins de la présente directive, des modifications apportées aux instruments internationaux, si nécessaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

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

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

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (24) Compte tenu du cycle complet des visites de contrôle de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, la Commission devrait évaluer la mise en œuvre de la directive 98/41/CE au plus tard le 22 décembre 2026 et présenter un rapport sur ce point au Parlement européen et au Conseil. Les États membres devraient coopérer avec la Commission afin de recueillir toutes les informations nécessaires à cette évaluation.
- (25) Afin de refléter les modifications apportées à la directive 98/41/CE, les informations sur les personnes à bord devraient être incluses dans la liste des formalités déclaratives visées à la partie A de l'annexe de la directive 2010/65/UE.
- (26) Afin de ne pas imposer une charge administrative disproportionnée aux États membres enclavés qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont pas de navires à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive, il convient d'autoriser ces États membres à déroger aux dispositions de la présente directive. Cela signifie que tant qu'il est satisfait à cette condition, ces États membres ne sont pas tenus de transposer la présente directive.
- (27) Le contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001, et a rendu des commentaires formels le 9 décembre 2016.
- (28) Il convient dès lors de modifier les directives 98/41/CE et 2010/65/UE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 98/41/CE

La directive 98/41/CE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 2 est modifié comme suit:
 - a) le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— “navire à passagers”: un navire ou un engin à grande vitesse transportant plus de douze passagers,»;
 - b) le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— “agent chargé de l'enregistrement des passagers”: la personne responsable désignée par une compagnie en vue de satisfaire aux obligations du code ISM, le cas échéant, ou une personne désignée par la compagnie en qualité de responsable de la transmission des informations sur les personnes embarquées à bord d'un navire à passagers de la compagnie,»;
 - c) le septième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— “autorité désignée”: l'autorité compétente de l'État membre responsable des opérations de recherche et de sauvetage ou chargée des conséquences d'un accident et ayant accès aux informations requises en vertu de la présente directive,»;
 - d) le neuvième tiret est supprimé;
 - e) au dixième tiret, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«— “service régulier”: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires,»;
 - f) le tiret suivant est ajouté:

«— “zone portuaire”: une zone définie à l'article 2, point r), de la directive 2009/45/CE,»;
 - g) le tiret suivant est ajouté:

«— “bateau de plaisance ou engin de plaisance”: un navire utilisé à des fins non commerciales, quel que soit le moyen de propulsion.»

2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

1. La présente directive s'applique aux navires à passagers, à l'exception:

- des navires de guerre et des navires de transport de troupes,
- des bateaux de plaisance et des engins de plaisance,
- des navires naviguant exclusivement dans des zones portuaires ou des voies d'eau intérieures.

2. Les États membres qui n'ont pas de ports maritimes et qui n'ont aucun navire à passagers battant leur pavillon qui relèvent du champ d'application de la présente directive peuvent déroger aux dispositions de la présente directive, sauf en ce qui concerne l'obligation énoncée au deuxième alinéa.

Les États membres qui entendent se prévaloir de la présente dérogation communiquent à la Commission, au plus tard le 21 décembre 2019, s'ils satisfont aux conditions et informent la Commission chaque année par la suite de tout changement ultérieur. Ces États membres ne peuvent autoriser des navires à passagers qui relèvent du champ d'application de la présente directive à battre leur pavillon tant qu'ils n'ont pas transposé et mis en œuvre la présente directive.»

3) À l'article 4, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Avant le départ du navire à passagers, le nombre de personnes à bord est communiqué au capitaine du navire et notifié par des moyens techniques appropriés au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil (*) ou, si l'État membre concerné en décide ainsi, communiqué à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

Pendant une période transitoire de six ans à compter du 20 décembre 2017, les États membres peuvent continuer à permettre que cette information soit communiquée à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction, plutôt que de demander que l'information soit notifiée au guichet unique ou à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

(*) Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).»

4) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

1. Lorsqu'un navire à passagers part d'un port situé dans un État membre afin d'effectuer un voyage d'une distance supérieure à 20 milles entre le point de départ et le port suivant, les informations suivantes sont enregistrées:

- les noms de famille des personnes à bord, leurs prénoms, leur sexe, leur nationalité, leur date de naissance,
- à la demande du passager, des renseignements sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence,
- si l'État membre en décide ainsi et à la demande du passager, un numéro d'appel en cas d'urgence.

2. Les informations énumérées au paragraphe 1 sont collectées avant le départ du navire à passagers et notifiées au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE lors du départ du navire mais en tout cas au plus tard quinze minutes après le départ du navire.

3. Pendant une période transitoire de six ans à compter du 20 décembre 2017, les États membres peuvent continuer à permettre que ces informations soient communiquées à l'agent de la compagnie chargé de l'enregistrement des passagers ou à un système de la compagnie installé à terre et ayant la même fonction, plutôt que de demander que ces informations soient notifiées au guichet unique.

4. Sans préjudice d'autres obligations légales en conformité avec la législation de l'Union et la législation nationale sur la protection des données, les données à caractère personnel collectées aux fins de la présente directive ne sont pas traitées ni utilisées à aucune autre fin. Ces données à caractère personnel sont systématiquement traitées conformément au droit de l'Union sur la protection des données et le respect de la vie privée et sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires.»

5) À l'article 6, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Pour tout navire à passagers battant le pavillon d'un pays tiers qui part d'un port situé en dehors de l'Union à destination d'un port situé dans un État membre, cet État membre exige que la compagnie veille à ce que les informations visées à l'article 4, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 1, soient fournies conformément à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 5, paragraphe 2.»

6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

1. Chaque compagnie responsable de l'exploitation d'un navire à passagers nomme, si les articles 4 et 5 de la présente directive l'exigent, un agent chargé de l'enregistrement des passagers responsable de la notification des informations visées dans ces dispositions au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE ou à l'autorité désignée au moyen du système d'identification automatique.

2. Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 5 de la présente directive ne sont pas conservées par la compagnie plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, et en tout état de cause au plus tard jusqu'au moment où le voyage du navire en question s'est achevé sans incident et les données ont été notifiées au guichet unique établi conformément à l'article 5 de la directive 2010/65/UE. Sans préjudice d'autres obligations légales spécifiques prévues par le droit de l'Union ou le droit national, y compris dans un but statistique, les informations sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin.

3. Chaque compagnie s'assure que les informations relatives aux passagers ayant déclaré des besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence sont correctement enregistrées et transmises au capitaine avant le départ du navire à passagers.»

7) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

- le point a) est supprimé,
- les points b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«2. Un État membre peut dispenser de l'obligation de notifier le nombre de personnes à bord au guichet unique établi en vertu de l'article 5 de la directive 2010/65/UE un navire à passagers qui part d'un port situé sur son territoire, pour autant que le navire en question n'est pas un engin à grande vitesse, qu'il assure des services réguliers dont le temps de parcours entre les escales est inférieur à une heure, exclusivement dans la zone maritime D établie en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE et que la proximité d'installations de recherche et de sauvetage soit assurée dans cette zone maritime.

Un État membre peut dispenser des obligations fixées à l'article 5 de la présente directive les navires à passagers effectuant sans escale des voyages entre deux ports ou des voyages à partir ou à destination d'un même port, pour autant qu'ils naviguent exclusivement dans la zone maritime D établie en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE, et que la proximité d'installations de recherche et de sauvetage soit assurée dans cette zone maritime.»

- l'alinéa suivant est ajouté:

«Par dérogation à l'article 5, paragraphe 2, et sans préjudice de la période transitoire prévue à l'article 5, paragraphe 3, les États membres ci-après ont le droit d'appliquer les dispenses suivantes:

- i) l'Allemagne peut prolonger les délais pour collecter et notifier les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, jusqu'à une heure après le départ dans le cas de navires à passagers en provenance et à destination de l'île d'Heligoland; et
- ii) le Danemark et la Suède peuvent prolonger les délais pour collecter et notifier les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, jusqu'à une heure après le départ dans le cas de navires à passagers en provenance et à destination de l'île de Bornholm.»;

b) au paragraphe 3, les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

- a) l'État membre notifie sans tarder à la Commission sa décision d'accorder une dispense aux obligations fixées à l'article 5 et motive cette décision en invoquant des raisons de fond. Cette notification est effectuée au moyen d'une base de données établie et tenue à jour par la Commission à cet effet, à laquelle la Commission et les États membres ont accès. La Commission met les mesures adoptées à la disposition sur un site internet accessible au public;

b) si, dans un délai de six mois à compter de la notification, la Commission estime que la dispense ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, la Commission peut adopter des actes d'exécution, qui exigent de l'État membre qu'il modifie ou annule sa décision. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»;

c) au paragraphe 4, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La demande est soumise à la Commission au moyen de la base de données visée au paragraphe 3. Si, dans un délai de six mois à compter de la demande, la Commission estime que la dérogation ne se justifie pas ou pourrait avoir des répercussions défavorables sur la concurrence, elle peut adopter des actes d'exécution, qui exigent de l'État membre qu'il modifie ou n'adopte pas la décision proposée. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 13, paragraphe 2.»

8) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

1. Les États membres veillent à ce que les compagnies aient mis en place une procédure pour l'enregistrement des données garantissant que les informations requises par la présente directive sont notifiées avec précision et en temps utile.

2. Chaque État membre désigne l'autorité qui aura accès aux informations requises en vertu de la présente directive. Les États membres veillent à ce qu'en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, cette autorité désignée ait un accès immédiat aux informations requises en vertu de la présente directive.

3. Les données à caractère personnel collectées conformément à l'article 5 ne sont pas conservées par les États membres plus longtemps que nécessaire aux fins de la présente directive, et en tout état de cause au plus tard:

a) jusqu'au moment où le voyage du navire en question s'est achevé sans incident, mais en tout état de cause au plus tard soixante jours après le départ du navire; ou

b) en cas d'urgence ou à la suite d'un accident, jusqu'à ce que l'éventuelle enquête ou procédure judiciaire soit achevée.

4. Sans préjudice d'autres obligations légales spécifiques prévues par le droit de l'Union ou le droit national, y compris les obligations dans un but statistique, les informations sont effacées automatiquement et sans retard injustifié dès qu'elles ne sont plus nécessaires aux fins de la présente directive.»

9) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

1. Aux fins de la présente directive, les données requises sont collectées et enregistrées de façon à éviter tout retard injustifié lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers.

2. Il convient d'éviter la multiplication des collectes de données sur des routes identiques ou similaires.»

10) L'article suivant est inséré:

«Article 11 bis

1. Le traitement de données à caractère personnel au titre de la présente directive est effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Le traitement de données à caractère personnel par les institutions et organes de l'Union en vertu de la présente directive, comme dans le cadre du guichet unique ou du système SafeSeaNet, est effectué conformément au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil (**).

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

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

11) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

1. Dans des circonstances exceptionnelles, dans des cas dûment justifiés par une analyse appropriée de la Commission et dans le but de mettre fin à une menace grave et inacceptable pour la sécurité maritime ou en cas d'incompatibilité avec la législation maritime de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 bis en vue de modifier la présente directive afin de ne pas appliquer, aux fins de celle-ci, une modification apportée aux instruments internationaux visés à l'article 2.

2. Ces actes délégués sont adoptés au moins trois mois avant l'expiration de la période fixée au niveau international pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou avant la date envisagée pour l'entrée en vigueur de ladite modification. Au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de cet acte délégué, les États membres s'abstiennent de toute initiative visant à intégrer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification de l'instrument international concerné.»

12) L'article suivant est inséré:

«Article 12 bis

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission conformément à l'article 12 est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 12 est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 20 décembre 2017. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 12 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 12 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

13) L'article 13 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*) s'applique.

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

b) le paragraphe 3 est supprimé.

14) L'article suivant est inséré:

«Article 14 bis

La Commission évalue la mise en œuvre de la présente directive et soumet les résultats de l'évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 22 décembre 2026.

Au plus tard le 22 décembre 2022, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport intérimaire sur la mise en œuvre de la présente directive.»

Article 2

Modifications de l'annexe de la directive 2010/65/UE

À la partie A de l'annexe de la directive 2010/65/UE, le point suivant est ajouté:

«7. Informations sur les personnes à bord

Article 4, paragraphe 2, et article 5, paragraphe 2, de la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (JO L 188 du 2.7.1998, p. 35).»

Article 3

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 21 décembre 2019, les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 21 décembre 2019.

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

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

Article 4

Entrée en vigueur

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

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 15 novembre 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

M. MAASIKAS

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(10.7.2018)

Par dépêche du 15 mars 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de règlement grand-ducal sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie.

Au texte du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact, une fiche financière, le texte coordonné du règlement grand-ducal modifié du 9 juin 2000 transposant la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté, le texte de la directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres, ainsi que le tableau de correspondance entre le projet élargé et la directive (UE) 2017/2109.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 25 avril 2018.

Observations préliminaires sur le texte en projet

Préambule

Il n'est pas indiqué de se référer à la directive (UE) 2017/2109, étant donné qu'une directive ne peut servir de fondement légal au futur règlement grand-ducal.

Examen des articles

Le texte du projet de règlement grand-ducal, qui a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2017/2109, n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.

Observations d'ordre légistique

Observations générales

Les tirets sont à remplacer par des numérotations simples (1°, 2°, 3°,...). En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures. En procédant de cette manière, les renvois à l'intérieur du dispositif sont, le cas échéant, à adapter en conséquence.

Le Conseil d'État signale que pour assurer la lisibilité et la cohérence de la réglementation interne et afin de ne pas obliger les personnes concernées à faire des recherches fastidieuses pour retrouver les dispositions nationales en cause, il y a lieu d'éviter dans le dispositif des textes législatifs et réglementaires tout renvoi à une directive européenne et de se référer à l'intitulé de la seule mesure nationale de transposition.

Intitulé

Il y a lieu d'omettre les termes « (Transposition de la directive (UE) 2017/2109) », car superfétatoires.

Préambule

S'il y a plusieurs actes de même nature servant de fondement légal, leur mention se fait dans l'ordre chronologique, en commençant par le plus ancien.

Au deuxième visa, il y a lieu d'insérer le terme « modifiée » entre la nature et la date de la loi du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports, étant donné que celle-ci a déjà fait l'objet de plusieurs modifications depuis son entrée en vigueur. De plus, il faut omettre les termes « telle que modifiée et complétée dans la suite », car superfétatoires.

Au quatrième visa (cinquième selon le Conseil d'État), relatif à la consultation de la Chambre de commerce, il faut écrire « Chambre de commerce » avec une lettre « c » minuscule.

Il convient de faire suivre les termes « Gouvernement en conseil » par un point-virgule au lieu d'un point.

Article 2

À la phrase liminaire de l'article, il y a lieu d'ajouter le terme « règlement » pour lire :

« L'article 1^{er} du même règlement est modifié comme suit : ».

Lorsqu'il est renvoyé à une lettre faisant partie d'une subdivision, il y a lieu d'utiliser le terme « lettre » avant la lettre référée, et non pas le terme « point ».

Il convient de noter que chaque élément de l'énumération des dispositions modificatives se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Article 6

À l'article 7, point 1, qu'il s'agit de remplacer, le Conseil d'État signale que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur. Partant, il faut lire :

« directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ».

Article 7

Il faut lire : « [...] en vertu de l'article 4 de la directive 2009/45/CE ~~du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2006~~ précitée [...] ».

Par ailleurs, il y a lieu de corriger la date de la directive en question qui est celle du 6 mai 2009.

Article 9

La référence à une loi à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte auquel il s'est référé. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il est indiqué en l'espèce de recourir à la formule « loi précitée du 9 novembre 1990 » en omettant les termes « ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ».

Article 10

Étant donné que l'exécution d'un règlement grand-ducal doit être assurée au-delà des changements de membres du Gouvernement, la formule exécutoire doit viser la fonction et non pas le titulaire qui l'exerce au moment de la prise du règlement dont question. Partant, il convient d'écrire « ministre » avec une lettre initiale minuscule.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 10 juillet 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE (17.4.2018)

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après « le Projet ») a pour objet d'adapter la réglementation luxembourgeoise relative à l'enregistrement des passagers de navires aux dispositions de la directive (UE) 2017/2109 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 modifiant la directive 98/41/CE du Conseil relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté et la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (ci-après la « Directive (UE) 2017/2109 »).

En vertu de ces textes, l'enregistrement des passagers consiste en deux éléments principaux : (i) le nombre de passagers à bord d'un navire au départ, et (ii) une série d'informations relatives aux passagers (nom, prénom, sexe, nationalité, date de naissance, renseignements éventuels sur les besoins particuliers de soins ou d'assistance dans des situations d'urgence, numéro d'appel en cas d'urgence).

La Directive (UE) 2017/2109 vise principalement à moderniser et à harmoniser les pratiques en matière d'enregistrement des passagers et de communication des données enregistrées dans le but d'améliorer la communication des informations essentielles entre autorités compétentes dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage en cas d'urgence ou d'accident en mer.¹

Bien que la flotte maritime luxembourgeoise ne compte actuellement pas de navire à passagers, le choix des auteurs de transposer la Directive (UE) 2017/2109 en droit national vise expressément à ne pas bloquer une éventuelle entrée de navires de ce type au registre public maritime luxembourgeois.²

La Chambre de Commerce salue la rapidité avec laquelle le Projet sous avis a été déposé alors que la date limite accordée aux États membres pour transposer la Directive (UE) 2017/2109 du 15 novembre 2017 est fixée au 21 décembre 2019.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 8, paragraphe 1^{er}

La référence à la directive 2009/45/CE doit être modifiée comme suit : « *directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai ~~2006~~ 2009* ».

Article 9

Ce projet d'article transpose l'article 10 de la Directive 98/41/CE. Tel que reformulé suite à l'adoption de la Directive (UE) 2017/2109, cet article porte sur le choix national d'une autorité ayant accès aux données correspondant à l'enregistrement des passagers (en temps normal et en cas d'urgence – auquel cas des exigences de célérité supplémentaires s'imposent), ainsi que sur la durée maximale de conservation des données à caractère personnel collectées.

Etant donné que cet article impose de nouvelles obligations aux États membres par rapport à l'ancienne réglementation, la Chambre de Commerce s'étonne que le projet d'article 10 sous analyse n'ait pas été modifié en conséquence et suggère que cette modification soit intégrée dans le Projet.

¹ La Directive (UE) 2017/2109 prévoit notamment la systématisation du recours aux guichets uniques nationaux chargés de centraliser les informations recueillies par les exploitants et, en cas d'urgence, de les transmettre aux autorités des autres États membres par l'intermédiaire du système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet). Elle assortit également ces règles de garde-fous en matière de protection des données personnelles.

Les guichets uniques nationaux ont été mis en place sur base de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres. Cette directive, qui vise les États côtiers, n'a pas été transposée en droit luxembourgeois.

² Les bateaux de plaisance ainsi que les navires navigant exclusivement dans des voies d'eau intérieures sont expressément exclus du champ d'application de la Directive (UE) 2017/2109.

En outre, le Projet se limite à la transposition des dispositions applicables aux États non-côtiers (cf exposé des motifs, dernier paragraphe).

Article 10

La Chambre de Commerce note que les auteurs ont fait le choix de ne pas se référer à la législation actuelle applicable en matière de protection des données³ et qu'ils se sont limités à se référer au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation des données (ci-après le « RGDP ») qui entrera en vigueur le 25 mai 2018.

Dès lors, afin de ne pas engendrer d'insécurité juridique, la Chambre de Commerce suggère que l'entrée en vigueur du Projet soit différée à une date postérieure à l'entrée en vigueur du RGDP.

*

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

³ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

