

N° 78177

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

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

* * *

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

(14.10.2022)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente ; Mme Jessie THILL Rapporteuse ; M. Gilles BAUM, M. Dan BIANCALANA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, Mme Cécile HEMMEN, M. Marc HANSEN, M. Aly KAES, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 29 avril 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

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

La Chambre de Commerce a émis son avis en date du 28 mai 2021.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 17 décembre 2021.

Lors de la réunion du 10 mars 2022, la commission parlementaire a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Jessie THILL a été désignée comme Rapporteuse.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 30 mars 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 14 juin 2022.

La commission parlementaire a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'État en date du 7 juillet 2022.

Une seconde série d'amendements parlementaires est parvenue à la Haute Corporation en date du 26 juillet 2022.

Un deuxième avis complémentaire du Conseil d'État a été émis en date du 27 septembre 2022, avis qui a fait l'objet d'un examen lors d'une réunion de commission le 6 octobre 2022.

La commission a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 14 octobre 2022.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

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

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

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

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

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

Enfin, certaines dispositions de la Directive 2017/2379 réservées aux voies d’eau intérieures à caractère maritime et aux voies d’eau présentant des risques spécifiques ne s’appliquent pas au contexte luxembourgeois et ne font donc pas l’objet d’une transposition.

Considérations générales

La Directive 2017/2397 fait partie d’une législation européenne en plein développement au cours des dix dernières années. Comme mentionné ci-dessus, elle abroge deux directives datant des années 1990 qui constituaient les premières étapes communautaires de l’harmonisation et de la reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles pour les membres d’équipage dans le domaine de la navigation intérieure. Une directive plus ancienne et toujours en vigueur – la directive 87/540/CEE – énonce par exemple les règles communes régissant l’accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable dans l’UE et la directive 2014/112/UE concerne les règles régissant le temps de travail sur les voies d’eau intérieures européennes. La Directive 2017/2397 instaure quant à elle un système harmonisé destiné à la certification des qualifications des personnes qui participent à l’exploitation des bateaux navigant sur les voies d’eau intérieures européennes, ainsi qu’à la reconnaissance de ces certifications au sein de l’UE. Toutefois, la Commission européenne a également adopté plusieurs actes délégués pour compléter la directive (UE) 2017/2397.

La directive déléguée (UE) 2020/12 introduit des normes relatives aux compétences, aux épreuves pratiques, à l’agrément de simulateurs et à l’aptitude médicale.

Le règlement délégué (UE) 2020/473 établit les caractéristiques et les conditions d'utilisation des bases de données permettant l'échange d'informations sur les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord.

Les informations issues des livres de bord seront consignées dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure (règlement délégué (UE) 2020/474).

Ensuite, l'acte délégué le plus récent, le règlement délégué (UE) 2022/184, modifie l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397, suite aux normes de compétences introduites par la directive déléguée (UE) 2020/12. Ce règlement est entré en vigueur début mars 2022.

La Commission européenne a également adopté un acte d'exécution lié à la directive que le présent projet de loi propose de transposer en droit national. Il s'agit du règlement d'exécution (UE) 2020/182, qui fournit des modèles de certificats de qualification professionnelle et d'autres documents élaborés par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI).

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

La directive 2005/36/CE demeure applicable aux membres d'équipage de pont qui sont dispensés de l'obligation d'être titulaires d'un certificat de qualification de l'Union délivré conformément à la Directive 2017/2397 et reste également applicable aux qualifications dans le domaine de la navigation intérieure non couvertes par cette directive que transpose le présent projet de loi.

La directive (UE) 2017/2397

La directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure vise à supprimer les obstacles à la mobilité de la main-d'œuvre, à renforcer la sécurité, à améliorer les compétences, à offrir de meilleures opportunités professionnelles à tous les membres d'équipage et à contribuer à la transition des travailleurs expérimentés issus d'autres secteurs.

La Directive 2017/2397 établit :

- que les membres d'équipage de pont, les personnes qualifiées pour prendre des mesures en cas d'urgence à bord des bateaux à passagers et celles qui interviennent pour ravitailler en carburant les bateaux fonctionnant avec du gaz naturel liquéfié doivent être titulaires d'une certification de qualification de l'Union ;
- que les conducteurs de bateaux doivent disposer d'autorisations particulières lorsqu'ils :
 - naviguent sur des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques,
 - naviguent sur des voies d'eau intérieures à caractère maritime (des voies d'eau désignées par le pays déclarant comme étant adaptées à la navigation principalement par navires de mer),
 - naviguent au radar,
 - exploitent des bateaux propulsés par du gaz naturel liquéfié, ou,
 - conduisent de gros convois ;
- que les certificats de qualification de l'Union, les livrets de service et les livres de bord sont valables sur toutes les voies navigables de l'UE ;
- que les certificats délivrés conformément au règlement s'appliquant au personnel de navigation sur le Rhin et dont les prescriptions sont identiques à celles de la directive, sont valables sur toutes les voies navigables de l'UE ;
- des prescriptions minimales quant à l'âge, la conformité administrative, les compétences et le temps de navigation correspondant aux différentes qualifications ;
- et l'obligation pour tous les membres d'équipage de pont de respecter des normes d'aptitude médicale.

La directive modificative (UE) 2021/1233 a ensuite introduit des mesures transitoires accordant aux pays tiers le délai nécessaire pour aligner leurs exigences sur celles de la Directive 2017/2397 et pour

permettre à la Commission européenne d'évaluer leurs systèmes de certification et, le cas échéant, d'adopter un acte d'exécution en vertu de ladite directive.

CESNI, le comité à l'origine des normes

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) – dont le Luxembourg est membre – a été créé en 2015, suite à l'adoption d'une résolution par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) – dont le Luxembourg n'est qu'observateur – afin de renforcer la gouvernance dans le domaine réglementaire de la navigation intérieure et d'accélérer l'élaboration de prescriptions harmonisées, modernes et claires pour les usagers de la voie d'eau.

Les standards CESNI ne sont pas contraignants, mais la CCNR, l'UE et d'autres organisations internationales ou pays tiers pourront appliquer les standards en les intégrant dans leurs cadres juridiques respectifs.

Depuis 2015, le CESNI élabore et adopte donc des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bateaux, les équipages et les technologies de l'information qui ne sont pas contraignants, mais sur lesquels les réglementations respectives aux niveaux européen et international peuvent se référer en vue de leur application. Le CESNI est ouvert aux experts de tous les États membres et associe également les commissions fluviales européennes, les organisations internationales concernées, les partenaires sociaux et les associations professionnelles à la conception et à la rédaction de ses normes.

Le dispositif de la Directive 2017/2397 y trouve également son origine. Le nouveau cadre réglementaire de l'UE reposant sur le CESNI étendra le champ d'application du cadre juridique de l'UE de manière à inclure le Rhin, qui représente 67 % du transport par voies de navigation intérieure, et mettra en place un accès à la profession fondé sur les compétences.

L'approche est basée sur des compétences précisément définies qui permettent la mise en place d'un système de qualifications professionnelles harmonisé dans l'UE et sur le Rhin. À partir de 2022, les qualifications de conducteur, timonier ou matelot acquises dans l'un des États membres de l'UE, de la CCNR ou d'un État tiers reconnu, seront valables sur toutes les voies navigables (connectées) de l'UE et le Rhin – et ce directement, sans passer par des procédures de reconnaissance ou de validation des acquis d'expérience.

Impact administratif et financier pour le Luxembourg

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

En ce qui concerne l'accès aux professions en matière de navigation fluviale celui-ci se faisait dans le passé par le biais de contrats d'apprentissage luxembourgeois, mais exécutés en partie à l'école du Schifferkolleg Duisburg et en partie sur des bateaux circulant sur les voies fluviales européennes (« Duale Ausbildung »). Suite à la transposition de la Directive 2017/2397, le Luxembourg devra désormais :

- 1) valider les inscriptions dans les livrets de service ;
- 2) délivrer ou homologuer les livres de bord ;
- 3) délivrer des attestations de temps de navigation ;
- 4) délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des certificats de qualifications (y compris le livret de service) ;
 - pour les niveaux de base et opérationnel
 - pour les niveaux de commandement
- 5) délivrer, renouveler, suspendre et assurer le retrait des autorisations spécifiques concernant,

- la navigation sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
 - la navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
 - la navigation au radar ;
 - la conduite de bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
 - la conduite de gros convois.
- 6) assurer l'évaluation des compétences
 - en approuvant les programmes de formations ;
 - en organisant l'admission à l'examen et le déroulement de l'examen administratif ;
 - 7) agréer les simulateurs ;
 - 8) assurer l'enregistrement de données de délivrance, renouvellement, suspension et retrait des certificats de qualification et des autorisations dans des registres numériques nationaux et européen et assurer la coopération administrative afférente ;
 - 9) assurer l'agrégation du ou des médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux ;
 - 10) assurer le suivi des activités exercées par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux liées à la formation, aux évaluations de compétences ainsi que la délivrance et la mise à jour des titres (certificats de qualification, livret de service, livre de bord) émis ;
 - 11) participer dans les réunions des comités afférents auprès du CESNI et de la CCNR ;
 - 12) collaborer avec les écoles de formation, les commissions d'examen, les autorités des pays voisins tout comme avec les représentants des entreprises fluviales ;
 - 13) être l'interlocuteur des différents bénéficiaires des titres.

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

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

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

Fiche financière

Grace aux taxes d'instruction, le ministère estime que l'impact financier du projet de loi reste limité. Au niveau des dépenses, l'impact se chiffre en besoins en ressources humaines et en matériel au niveau du Département ministériel des transports.

En raison de la multitude des tâches administratives, et grâce à un réajustement des compétences en interne, seul un agent à temps plein devra être prévu pour se charger des tâches en relation avec la délivrance et du suivi des certificats de qualification et d'autorisations spécifiques ainsi que des tâches de coordination avec l'ensemble des acteurs (Ecole de Huy, Schifferkolleg Duisburg, Chambre de Commerce, Service de la navigation, CESNI, CCNR ...). L'impact budgétaire au niveau des ressources humaines est ainsi estimé à 50.424,73 € (2021/2022) avec d'éventuels coûts additionnels pour une participation aux frais de formation et au déroulement des examens dans des écoles et centres de formation étrangers.

Des investissements en termes d'équipements et de formation sont nécessaires pour l'agent à recruter pour environ 14.000 €, ce qui résulte en des dépenses globales de 64.424,73 €.

Le dispositif légal prévoit également l'instauration de recettes sous forme de taxes d'instruction à percevoir en faveur de l'État luxembourgeois par l'entremise de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines. Le montant total approximatif futur des recettes générées à travers le présent texte dépend de la demande pour des certificats de qualification et de l'évolution des autorisations, livrets

de service et livres de bord eu égard à la possibilité pour le demandeur de s'adresser à l'administration de son choix. Il est néanmoins estimé à 38.600 €.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (17.12.2021)

En guise de considérations générales, le Conseil d'État pointe d'abord une mise en œuvre erronée du principe « toute la directive, rien que la directive » et rappelle que les dispositions d'une directive européenne doivent être mises en œuvre avec la spécificité, la précision et la clarté requises afin que soit satisfaite l'exigence de sécurité juridique. La reprise formelle et textuelle des dispositions d'une directive n'en constitue une transposition adéquate que si ces dispositions sont adaptées au contexte national. En conséquence, le Conseil d'État s'y oppose formellement et invite à réexaminer l'intégralité des dispositions. Les auteurs se seraient par ailleurs bornés à recopier les dispositions de la directive sans procéder à une transposition nationale complète en ce qui concerne la désignation, pour les besoins luxembourgeois, de l'autorité compétente requise en vertu de l'article 26 de la directive, ce qui entraîne également une opposition formelle.

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

Dans le même ordre d'idées, lorsque la directive impose une exigence de qualification, comme par exemple des examinateurs qualifiés, il convient de définir en droit national ce qui constitue une qualification adéquate. À défaut, la transposition des dispositions concernées est incomplète et le Conseil d'État s'y oppose formellement.

Enfin, depuis la saisine du Conseil d'État le 16 avril 2021 est intervenue la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers. La Haute Corporation demande donc de tenir compte des modifications introduites, la date d'échéance du délai de transposition correspondant à celle de la directive que ce projet de loi entend transposer.

Au niveau de l'article 14, le Conseil d'État estime que les paragraphes 9 et 10 dépassent le champ d'application de la directive à transposer en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ».

La lecture de ces dispositions suscite de multiples interrogations et le Conseil d'État s'oppose donc formellement au paragraphe 9 pour cause d'insécurité juridique (Quels sont précisément les services chargés du maintien de l'ordre public ? Quel est le « certificat d'habilitation » visé par la disposition sous revue et qui se trouve ainsi mentionné pour la première fois au dispositif de la loi en projet ? Quelles sont les conditions d'obtention de ce « certificat d'habilitation » et quelle est « l'autorité supérieure » chargée de les délivrer ?).

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification national. Si les personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Ensuite, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « dans les matières réservées par la Constitution à la loi, l'essentiel du cadrage normatif doit résulter de la loi, y compris les fins, les conditions et les

modalités suivant lesquelles des éléments moins essentiels peuvent être réglés par des règlements et arrêtés pris par le Grand-Duc. » De ce fait, le Conseil d'État devra, dans l'hypothèse où les personnes visées interviennent à titre commercial ou libéral, s'y opposer formellement pour violation de l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution.

Le Conseil d'État s'oppose également à plusieurs dispositions qui attribuent un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire au Gouvernement, respectivement au ministre. Or, une loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire.

Par rapport aux dispositions de l'article 24, le Conseil d'État tient à rappeler que le principe de la légalité de la peine, tel que consacré par l'article 14 de la Constitution, a comme corollaire le principe de la spécification de l'incrimination. En effet, selon la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, « le principe de la légalité de la peine implique la nécessité de définir dans la loi les éléments constitutifs des infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ». Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Or, concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé et le Conseil d'État s'oppose donc formellement à la disposition de l'article sous revue.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (14.06.2022)

Dans son avis complémentaire sur les 21 amendements parlementaires, le Conseil d'État fait observer à titre liminaire que l'article 8 de la loi en projet, relatif à la délivrance et la validité des certificats de l'Union européenne, n'a pas fait l'objet d'amendements proprement dits, mais a cependant fait l'objet d'adaptations dans le but de satisfaire aux considérations générales du Conseil d'État quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ». Le terme « minimales » a donc été supprimé, mais seulement dans le texte de l'article. Or, l'article 8 en projet renvoie à l'annexe I de la loi qui n'est autre que l'annexe de la directive à transposer, et qui n'a pas fait l'objet de adaptations nécessaires, à savoir la définition pour le Luxembourg des exigences en matière d'âge, de conformité administrative, de compétence et de temps de navigation, la définition d'un niveau d'exigences « minimales » constituant une transposition incorrecte de la directive.

Le Conseil d'État avait également relevé au sujet de l'annexe I que la note générale selon laquelle « les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la directive 2017/2397 « est un procédé inadmissible de transposition ». Or, aucune adaptation n'a été faite en ce sens. Ensuite, la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors que le Conseil d'État avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient donc son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8.

Outre ses observations d'ordre légistique et d'autres remarques et suggestions, le Conseil d'État s'est vu contraint de maintenir une partie des oppositions formelles émises dans l'avis du 17 décembre 2021.

En ce qui concerne l'article 3 (amendement 1), la Haute Corporation relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13 et s'y oppose dès lors formellement pour insécurité juridique.

À l'article 7 (amendement 3), le Conseil d'État continue à s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

Pour l'article 9 (amendement 4) une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive doit être maintenue, car les auteurs se sont contentés – comme pour l'article 8 – de supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Le Conseil d'État constate que ses interrogations quant aux services visés par la disposition de l'article 14 (amendement 7) subsistent. Les notions de « forces armées » de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus

floos. L'opposition formelle pour insécurité juridique est donc maintenue, les services visés étant à désigner avec précision.

À l'article 18 (amendement 11), les auteurs des amendements ont entendu ajouter un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel. Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1^{er}, pour transposition incorrecte de la directive.

Une autre opposition formelle vise l'article 26 nouveau (amendement 18) et une contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale. Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, d'y viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

Enfin, le Conseil d'État constate que l'amendement 21 renvoie à des dispositions du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle. Or, le principe de la hiérarchie des normes interdit qu'une norme juridique supérieure comporte une référence à une norme qui lui est hiérarchiquement inférieure. La Haute Corporation demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de remplacer les renvois à ces dispositions en se référant de manière générale aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation.

Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (27.09.2022)

Dans son deuxième avis complémentaire avisant une série de sept amendements parlementaires, adoptée par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 7 juillet 2022, la Haute Corporation est en mesure de lever toutes ses oppositions formelles.

Tandis que les amendements 4, 6 et 7 n'appellent pas d'observation, le Conseil d'État se doit de constater que ses observations relatives aux articles 7 et 25 (26 ancien) n'ont pas fait l'objet d'amendements proprement dits, mais figurent au texte coordonné en tant que propositions de texte du Conseil d'État que la commission a faites siennes et peut donc lever les oppositions formelles y afférant. Le Conseil d'État remarque par ailleurs que ses propositions de texte visant à remédier à l'imprécision de la formulation retenue pour la transposition dynamique des modifications de directives par acte délégué à l'endroit de l'article 13 et des articles 16 et 27 furent également reprises (amendements 4 et 6) et que ceci satisfait aux observations soulevées dans l'avis complémentaire du 14 juin 2022.

Avis de la Chambre de Commerce (28.05.2021)

L'avis de la Chambre de Commerce est divisé en deux parties qui concernent d'un côté le projet de loi et de l'autre côté le règlement grand-ducal afférent. La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler par rapport au contenu du projet de texte et se borne à relever que le projet de loi opère une transposition fidèle de la Directive 2017/2397, tout en tenant compte des spécificités nationales en ne transposant pas les dispositions non applicables sur les seules portions navigables du territoire que constituent la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Quant au règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce n'a pas non plus de commentaires à formuler quant au fond sauf à souligner une différence de libellé entre l'article 14 du projet de loi n°7817 et l'article 1^{er} du projet de règlement grand-ducal, susceptible d'engendrer des discussions quant à l'existence d'une base légale suffisante pour le projet de règlement grand-ducal sous avis. La Chambre de Commerce est donc en mesure d'approuver le projet de loi, mais le projet de règlement grand-ducal, uniquement sous réserve de la prise en considération de ses observations.

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a trait à l'objet du projet de loi.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État estime que l'article sous examen, en ce qu'il se borne à annoncer les objectifs de la loi en projet, est sans valeur normative et par conséquent à omettre pour être superfétatoire. Les articles subséquents sont dès lors à renuméroter.

La commission décide de maintenir cet article pour assurer une cohérence générale du texte et éviter une renumérotation de tous les articles, source d'erreurs de transposition inutile.

Article 2

L'article 2 a trait au champ d'application.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 3

L'article 3 a trait aux définitions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande si au point 7, il n'y aurait pas lieu de prévoir que le certificat atteste le respect des exigences découlant de la directive (UE) 2017/2397 précitée, étant donné qu'une autorité compétente d'un autre État membre ne délivrera pas de certificat attestant la conformité aux exigences de la loi en projet. En ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie à ses observations générales.

En outre, le Conseil d'État estime qu'au point 28, il n'y a pas lieu d'introduire une définition générique désignant l'ensemble des actes délégués ou d'exécution à adopter par la Commission européenne en vertu de la directive (UE) 2017/2397. Le renvoi général et imprécis du point 28 à l'ensemble des actes délégués et d'exécution ne saurait constituer une transposition adéquate de la directive déléguée (UE) 2020/12 à transposer, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Au vu du caractère technique de cette directive déléguée, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il y reviendra à l'article 27. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État exige la suppression du point 28.

Au point 21, en ce qui concerne la notion d'« autorité compétente », la Haute Corporation renvoie aux considérations générales.

Au point 29, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de compléter la référence au « Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin » par une référence à la date et à l'auteur dudit règlement.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État dans l'article 3 et dans les « considérations générales », la commission décide de supprimer la définition sous 28) et d'insérer des définitions nouvelles sous les points 29) à 31) pour les « examinateurs qualifiés », « superviseurs qualifiés » et « autorité compétente », les termes étant utilisés de manière générique notamment à l'article 3, points 7 et 21 et à l'article 30 (nouveau) concernant les dispositions transitoires.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3 du projet de loi comme suit :

« Article 3 »

Art. 3. Définitions

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

- 1) 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2) 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3) 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4) 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5) 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;

- 6) 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7) 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8) 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1^{er}, point 21), de la loi directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9) 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10) 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11) 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12) 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13) 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14) 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- 15) 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- 16) 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- 17) 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- 18) 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- 19) 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- 20) 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- 21) 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;
- 22) 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;

- ~~23)~~ 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 24) 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;
- ~~25)~~ 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- ~~26)~~ 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- ~~27)~~ 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- ~~28)~~ 28° ~~« normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;~~
- 28) 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il effectue ;
- 30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° « autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». »

Dans son avis du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que le point 31° entend définir le ministre ayant le Transport dans ses attributions comme l'autorité compétente aux fins de la mise en œuvre de la loi. Le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'introduire une définition de l'« autorité compétente », mais du « ministre » comme étant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Par ailleurs, le Conseil d'État relève que la définition du point 31° entre en contradiction avec l'énumération des différentes autorités compétentes par l'article 21 nouveau introduit par l'amendement 13. Dès lors, tout en renvoyant à ses observations relatives à l'amendement 13, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de modifier le point 31° afin d'y définir le terme « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 3, la commission propose de supprimer la définition relative à l'autorité compétente et de la remplacer par une définition relative au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 3, point 31° du projet de loi comme suit :

« Art. 3. Définitions

(...)

- 31° ~~« autorité compétente », au Grand-Duché de Luxembourg il s'agit du ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». « ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions. »~~

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue définit au point 31° le « ministre » comme visant le « ministre ayant les Transports dans ses attributions », conformément à sa demande, ce qui lui permet de lever son opposition formelle y relative.

Article 4

L'article 4 a trait à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 5

L'article 5 a trait à l'obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union relatif à des opérations spécifiques.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 6

L'article 6 a trait à l'obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler à l'endroit de l'article 6.

La commission parlementaire propose de remplacer le renvoi à l'article 9 par le renvoi à l'article 8, étant donné qu'il s'agit d'un renvoi erroné.

En outre, la commission propose de rajouter l'obligation de disposer, le cas échéant, de deux autorisations spécifiques, à savoir l'autorisation spécifique de naviguer sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime, ainsi que l'autorisation spécifique de navigation sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques.

En effet, l'amendement au niveau de l'article 6 est devenu nécessaire parce qu'il s'agit d'une disposition générale opposable à tous les conducteurs circulant sur les voies d'eau fluviales européennes et puisque l'autorité compétente luxembourgeoise, i.e. le ministre ayant les transports dans ses attributions, devra reprendre sur les certificats de qualification émis par le Luxembourg les autorisations spécifiques – également celles non évaluées ni existantes sur le réseau fluvial luxembourgeois – évaluées et délivrées par d'autres États membres, vu qu'il s'agit de certificats de qualification de l'Union ayant la qualité de titre de l'Union européenne.

A contrario, le Luxembourg pourrait se voir reprocher une transposition incorrecte de la directive, à l'instar des procédures d'infractions de la Commission européenne n°2020/2303 et n°2020/2311 ayant pour objet la non-transposition intégrale de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, ou la non-conformité du droit national au droit européen a été relevée *ex post*.

Cet amendement rend également nécessaire un amendement à l'endroit de l'article 10.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 6 du projet de loi comme suit :

« Article 6

Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques

Les conducteurs ~~doivent être~~ sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article ~~9~~ **8** lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- a) 3° ils naviguent au radar ;
- b) 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- c) 5° ils conduisent de gros convois. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022.

Article 7

L'article 7 a trait à la reconnaissance du certificat de qualification, livret de service ou livre de bord.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 entend reconnaître la validité au Luxembourg des certificats délivrés par un pays tiers, « sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397 ». La Haute Corporation estime cependant que

l'appréciation du respect de la procédure et des conditions énoncées par la directive n'appartient pas aux autorités nationales mais appartient à la Commission européenne. Une telle disposition ne transposant pas de manière correcte la directive, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Par conséquent, le Conseil d'État demande d'énoncer au paragraphe sous revue que « Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre. »

La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit du paragraphe 3 en reprenant la proposition de texte de la Haute Corporation tout en incorporant l'amendement requis par la directive modificative « **ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats-membres conformément à l'article 38 paragraphes 1^{er} et 3 de la directive 2017/2397** ».

En effet, la directive modificative 2021/1233 du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers reconnus bi- ou multilatéralement par d'autres États membres de l'Union européenne.

Cet amendement vise à permettre que des navigants, disposant actuellement de titres reconnus par des accords bilatéraux ou multilatéraux (notamment au niveau rhénan), pourront continuer à naviguer avec ces titres pendant une durée maximale de dix ans sur les voies d'eau intérieures de l'Union (y compris la Moselle et la partie navigable de la Sûre). Ceci n'est le cas que pour les titres qui ont été échangés par ces États dans des certificats de l'Union conformément à la directive 2017/2397, car prévoyant des exigences identiques.

Le point 2) de la directive modificative 2021/1233 n'est pas transposé au Luxembourg, car il est sans objet vu que le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral en matière de reconnaissance de certificats de qualification de pays tiers.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 7 du projet de loi comme suit :

« Article 7 »

Art. 7. Reconnaissance

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

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

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

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré conformément aux règles nationales d'un pays tiers par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne prévoyant des exigences identiques à celles énoncées par la présente loi ou délivré par les autorités compétentes d'autres Etats membres conformément à l'article 38 paragraphes 1^{er} et 3 de la directive 2017/2397, est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre, sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397.»

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'État note que l'amendement de l'article 7 reprend la suggestion de formulation du Conseil d'État, mais entend ajouter des modifications supplémentaires afin de tenir compte, au vu du commentaire de l'amendement, de la modification de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 par l'article 1^{er} de la directive (UE) 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers.

La Haute Corporation constate également qu'il est fait droit à son observation d'ordre légistique qui précise que les termes « États membres » s'écrivent sans trait d'union.

Dans sa teneur amendée, le paragraphe 3 nouveau entend reconnaître comme valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre tout certificat de qualification « délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ou délivré par les autorités compétentes d'autres États membres conformément à l'article 38, paragraphes 1^{er} et 3 de la directive 2017/2397 ».

D'après le Conseil d'État, une telle formulation est contraire à la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397. Ce nouveau paragraphe n'a pas pour objet de reconnaître la validité des certificats délivrés par les autorités compétentes d'autres États membres, mais de s'assurer que les certificats des pays tiers respectent les exigences de la directive, y compris les exigences relatives aux certificats existants. Or, la reconnaissance de ces certificats demeure de la seule compétence de la Commission européenne conformément à l'article 10, paragraphes 4 et 5, de la directive (UE) 2017/2397. La reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres fait quant à elle l'objet du nouvel article 30 de la loi en projet et ne trouve pas sa place à l'amendement sous revue.

Le Conseil d'État doit donc s'opposer formellement à la teneur de l'amendement sous avis pour transposition incorrecte de la nouvelle teneur de l'article 10, paragraphe 3, de la directive (UE) 2017/2397 et demande aux auteurs des amendements de s'en tenir à la formulation qu'il avait suggérée dans son avis initial.

Au paragraphe 3, la Haute Corporation estime qu'il y a lieu de renvoyer à « l'article 38, paragraphes 1^{er} et 3, de la directive » en séparant chaque élément auquel il est renvoyé par une virgule.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de supprimer la reconnaissance des certificats existants délivrés par d'autres États membres. Un amendement dans ce sens est inséré au niveau de l'article sur les dispositions transitoires (art 30).

Le libellé initialement proposé par le Conseil d'État est maintenu.

Article 8

L'article 8 a trait à la délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne.

Le Conseil d'État estime, dans son avis du 17 décembre 2021, qu'au paragraphe 1^{er}, lettre b), il ne convient pas de viser des « exigences minimales » à remplir, ceci pouvant laisser entendre que d'autres exigences sont susceptibles de s'appliquer. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive en cas de recopiage du terme « minimales ».

Au paragraphe 1^{er}, lettre c), les termes « le cas échéant » sont à supprimer d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État concernant la suppression des termes « minimales » et « le cas échéant ».

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

La commission parlementaire opte pour la suppression du renvoi aux modèles fixés par le règlement 2020/182, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

À noter que la suppression est aussi retenue par la commission parlementaire à l'identique à l'endroit des modèles des livrets de service et livre de bord et des modèles de certificat d'examen.

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

La commission parlementaire décide de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Dans les observations générales de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022, ce dernier note que la teneur des paragraphes 4 à 6 anciens (3 à 5 nouveaux) est inchangée, alors qu'il avait demandé de préciser que les certificats visés par les paragraphes sous revue sont ceux délivrés au Luxembourg. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État maintient son opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 8 de la loi en projet en rapport avec l'annexe I y afférente.

Afin de faire droit aux remarques ainsi qu'à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser à l'endroit des paragraphes 3 à 5 de l'article 8 qu'il s'agit de certificats qui sont délivrés par le ministre, et de modifier l'annexe I en supprimant le terme « minimales » et d'y changer les références par des références au texte de la loi afin d'assurer une transposition correcte de la directive.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 8 du projet de loi comme suit :

« Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne »

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

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

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

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont **délivré par le ministre** expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques **délivrés par le ministre** sont valables pour une durée maximale de cinq ans. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate conformément à sa demande émise dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, l'amendement sous revue précise, à l'article 8 de la loi en projet, paragraphes 3 et 5, que les certificats visés sont ceux délivrés au Luxembourg. Par ailleurs, à l'annexe I de la loi en projet à laquelle se rapportent les articles 8 et 9 de la loi en projet, le terme « minimales » a été supprimé et les renvois aux articles de la directive ont été remplacés par des renvois aux articles de la loi en projet. L'amendement sous revue permet ainsi au Conseil d'État de lever son opposition formelle relative aux articles 8 et 9 et à l'annexe I à laquelle ils renvoient.

La commission en prend acte.

Article 9

L'article 9 a trait à la délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs

Suite à la suppression du paragraphe 3 de l'article 8 du projet de loi, qui entend transposer l'article 11, paragraphe 3, de la directive énonçant que les modèles de certificats de qualification sont établis par la Commission européenne par des actes d'exécution, suppression suggérée par le Conseil d'État, ayant estimé dans son avis du 17 décembre 2021 que cette disposition n'est pas à transposer, il y a également lieu de supprimer la référence audit paragraphe 3 dans l'article sous examen.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 9 du projet de loi comme suit :

« Article 9

Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs

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

- a) 1° leur identité ;
- b) 2° qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- e) 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

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

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

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié, ~~conformément au modèle visé à l'article 8, paragraphe 3~~, dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 56. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État, de la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, formule une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel les auteurs se sont contentés de supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, l'annexe I est amendée par la commission parlementaire en supprimant le terme « minimales ».

La commission décide également de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 10

L'article 10 a trait au renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Suite à l'amendement apporté à l'article 6, certains renvois ont dû être corrigés.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État constate qu'à la lettre a), le renvoi à l'article 8, paragraphe 1^{er}, lettre d), est erroné et à revoir. La commission décide de donner suite à cette remarque.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 10 du projet de loi comme suit :

« Article 10

Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union et des autorisations spécifiques pour les conducteurs

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

- a) 1° pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point ~~b)~~ 4°, les pièces justificatives

satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a), c) et d)~~ 1° et 3°, aient été soumises ;

b) 2° pour les certificats de qualification de l'Union relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a) et b)~~ 1° et 2°, aient été soumises. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État propose d'insérer le terme « européenne » après le terme « l'Union ».

Aux points 1° et 2°, il y a lieu de renvoyer à l'« article 8, paragraphe 1^{er} », en insérant les lettres « er » en exposant.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 11

L'article 11 a trait à la suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 12

L'article 12 a trait aux exigences en matière de compétence.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 13

L'article 13 a trait à l'évaluation des compétences.

Dans son avis du 17 décembre 2021, concernant le paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État remarque que le renvoi indistinct aux normes adoptées par la Commission européenne ne saurait constituer une transposition valable de la directive déléguée concernée au Luxembourg. La Haute Corporation doit partant s'opposer formellement à la teneur du paragraphe 1^{er}. Cependant, dans la mesure où cette directive déléguée définit des normes de compétence, le Conseil d'État peut se satisfaire d'une transposition par référence. Il convient alors que l'article en projet fasse ressortir clairement les dispositions européennes qui doivent faire partie intégrante de l'ordre juridique national, à savoir celles de l'article 1^{er} de la directive déléguée (UE) 2017/2397 précitée. Il est renvoyé, pour le surplus, aux observations sous l'article 27. Les mêmes observations s'imposent pour le paragraphe 4, et le Conseil d'État renvoie, de plus, aux considérations générales en ce qui concerne la mention d'exigences « minimales », comme constitutive d'une transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État et de lui permettre de lever ses oppositions formelles, la commission propose de remplacer au paragraphe 1^{er} la phrase « Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. » par « Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1^{er} de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. ».

Dans le même ordre d'idées, la commission propose au paragraphe 4 de remplacer le bout de phrase « sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397. » par « sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397. »

La commission propose par conséquent de modifier l'article 13 du projet de loi comme suit :

« Article 13 »

Art. 13. Evaluation des compétences

(1) ~~Les normes adoptées par la Commission européenne relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes en conformité avec les exigences essentielles énoncées à l'annexe II complètent la présente loi. Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1^{er} de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.~~

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

- a) 1^o sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- b) 2^o dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

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

- a) 1^o un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- b) 2^o une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- e) 3^o un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- d) 4^o un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

~~i~~ Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1^o a) et 2^o b) du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3^o e) et 4^o d) du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences ~~minimales~~ relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique ~~sont celles fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397.~~ **peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.** »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que l'amendement portant sur l'article 13 entend répondre aux exigences du Conseil d'État en matière de transposition par référence de la directive déléguée (UE) 2020/12, ce qui permet à la Haute Corporation de lever son opposition formelle y relative.

Cependant, aux paragraphes 1^{er} et 4, la référence à l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée est inexacte et est à remplacer par une référence à l'article 31 de la directive 2017/2397 précitée.

Par ailleurs, la commission a entendu introduire une transposition dynamique des éventuelles modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12. Cependant, une telle transposition ne pourra recevoir pleinement effet que si la date d'entrée en vigueur en droit interne des directives modificatives à venir est prévue par le texte en projet. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses observations relatives à l'amendement 20. Ces observations valent également pour les amendements 9 et 11.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État suggère qu'au paragraphe 1^{er}, il y a lieu de reproduire avec exactitude l'intitulé de la « directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médical ». Par ailleurs, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier.

Cette observation vaut également pour le paragraphe 4.

La commission décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

À noter que l'insertion des alinéas supplémentaires au paragraphe 4 est également effectuée aux articles 16 et 18 par la commission parlementaire, suite à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20.

Article 14

L'article 14 a trait à l'examen sous la responsabilité d'une autorité administrative.

Dans son avis du 17 décembre 2021, au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État constate que le projet de loi entend transposer l'article 18, paragraphe 1^{er}, de la directive en se contentant une fois de plus de remplacer les termes « Les États membres veillent » par ceux de « Le ministre veille ». Comme énoncé aux considérations générales, le Conseil d'État s'oppose formellement à une telle façon de procéder qui ne constitue pas une transposition adéquate de la disposition européenne au contexte national. Par ailleurs, le Conseil d'État s'interroge sur ce qu'il y a lieu d'entendre par l'organisation d'examens « sous la responsabilité du ministre ». Le Conseil d'État donne encore à observer qu'il ne suffit pas de prévoir que les examens sont réalisés par des examinateurs qualifiés aux fins de transposition adéquate de la directive et renvoie à cet égard à ses considérations générales.

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de biffer le bout de phrase « Le ministre veille à ce que » et de prévoir que les examens sont organisés par le ministre, et non sous sa responsabilité.

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

La commission décide dès lors de supprimer le paragraphe 3. Les paragraphes subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Au paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 5), le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu d'énoncer que le ministre « veille » à ce que les examinateurs et superviseurs qualifiés ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts, mais il y a lieu d'imposer de manière péremptoire que ces personnes ne se trouvent pas en situation de conflits d'intérêts. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la transposition incorrecte de la directive.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de prévoir que les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne doivent pas se trouver dans des situations de conflits d'intérêts.

D'après le paragraphe 7 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 6), alinéa 4, une indemnité à octroyer aux membres de la commission est fixée par le Gouvernement en conseil. Or, le Conseil d'État relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de prévoir que les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant aux membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'État observe que les paragraphes 9 et 10 du projet de loi déposé (nouveaux paragraphes 8 et 9) dépassent le champ d'application de la directive (UE) 2017/2397 précitée à transposer tel que fixé par son article 2, paragraphe 2, lettre c), en introduisant une patente nationale de l'administration publique (« Behördenpatent ») dont doivent disposer les « personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et des secours, les administrations fluviales et les autres services d'urgence », ceci, selon les auteurs, « à l'instar de nos pays voisins ». Au vu des incertitudes qui résultent de cette disposition, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 9 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 8) pour cause d'insécurité juridique.

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification national. Si les

personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Or, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution prévoit que « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. »

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

Afin de faire droit aux remarques du Conseil d'État, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 le libellé exact de la directive pour les personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés pour les besoins de services publics.

En outre, la commission propose de reprendre au nouveau paragraphe 8 les fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » (âge minimal, mode de proposition des candidats, critères de capacité professionnelle, linguistique et médicale ...) pour que seulement les détails soient réglés par règlements et arrêtés.

Il s'agit de préciser que le titre de qualification visé au paragraphe 8 est un titre pour le personnel relevant de services publics tels que la Police Grand-ducale, le Service de la navigation, le CGDIS dans l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique sur la Moselle. Il ne s'applique pas à des personnes agissant à titre commercial ou libéral de sorte qu'il n'y a pas de violation de l'article 32, paragraphe 2, de la Constitution. Afin d'éviter une transposition non conforme, ou un besoin d'adaptation en cas de changement d'une administration gouvernementale p. ex., la définition exacte de la directive a été reprise.

La patente dite de « type administrative » vise le personnel de ces administrations ou établissements publics affecté à de telles tâches. Elle n'aura de validité qu'au niveau national, sauf disposition contraire dans un accord international comme la Convention de la Moselle.

Le régime pour les bateaux de moins de 20 m est enlevé du texte afin de ne pas mélanger dans ce texte les genres (titres pour les bateaux de 20m et ceux de plus de 20m).

Ce régime est mieux réglé au niveau de la législation portant réglementation de la navigation de plaisance qui règle la conduite de bateaux de moins de 20 mètres de longueur.

Pour ce qui est des amendements proposés au paragraphe 9 nouveau, il s'agit d'une précision qui est le corollaire du fait de la précision des fins, conditions et modalités du « Behördenpatent » au niveau du paragraphe 8. Aussi les renvois ont été adaptés.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14 du projet de loi comme suit :

« Article 14 »

Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative

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

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

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

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

~~(5)~~ (4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1^{er} peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

~~(6)~~ (5) ~~Le ministre veille à ce que~~ Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre **ne doivent pas** se trouvernt **pas** dans des situations de conflits d'intérêts.

~~(7)~~ (6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 56, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- a. 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- b. 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- c. 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- d. 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- e. 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

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

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

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

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

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

~~(8)~~ (7) Le ministre est habilité à confier, totalement ou partiellement, la tenue physique des examens ainsi que la préparation à l'examen à un ou plusieurs organismes publics ou privés au Luxembourg ou à l'étranger et de conclure les conventions nécessaires.

~~(9)~~ (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par **les forces armées**, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services **de protection civile d'incendie et des secours**, les administrations fluviales, **les services d'incendie** et les autres services d'urgence est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2 ~~de la présente loi~~.

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

Le certificat de qualification visé à l'alinéa précédent autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visées à l'alinéa 1^{er} qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicales fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à 18 ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment qui peut être établi par différents moyens.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(10) (9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- a) 1° les conditions **détaillées** de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} ;
- b) 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} ;
- c) 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} ;
- d) 4° les conditions médicales **détaillées** à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} ;
- e) 5° les modalités **détaillées** de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} ;
- f) 6° les matières **détaillées** de l'examen de **capacité professionnelle** auquel les candidats ~~doivent~~ se ~~soumettre~~ soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} ;
- g) 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1^{er} »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État note que le paragraphe 8 nouveau (7 ancien) est reformulé afin de répondre à l'opposition formelle pour insécurité juridique émise par le Conseil d'État. La finalité et les modalités de délivrance du certificat se trouvent précisées, ce qui répond aux interrogations du Conseil d'État à cet égard. Toutefois, en même temps, force est de constater que les interrogations quant aux services visés par la disposition en projet subsistent. Les notions de « forces armées », de « services chargés du maintien de l'ordre public » ou d'« autres services d'urgence » sont des notions aux contours des plus flous. Par conséquent, l'opposition formelle pour insécurité juridique est à maintenir, les services visés étant à désigner avec précision.

Par conséquent, par voie d'amendement, la commission propose d'indiquer avec plus de précision à l'endroit du paragraphe 8 les services concernés au Grand-Duché de Luxembourg, tel que demandé par le Conseil d'État.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 14, paragraphe 8, alinéa 1^{er} du projet de loi comme suit :

« (8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par ~~les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services de protection civile, les administrations fluviales, les services d'incendie et les autres services d'urgence~~ l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue définit avec précision les services et administrations visés par la disposition en projet, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission en prend acte.

Article 15

L'article 15 a trait à l'approbation des programmes de formation.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1^{er}, la première phrase confère le pouvoir au ministre d'établir de manière générale et impersonnelle le programme de formation. Il s'agit d'un pouvoir décisionnel à caractère réglementaire. À cet égard, la Haute Corporation relève que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

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

Ainsi, le Conseil d'État s'interroge si la première phrase de l'alinéa 1^{er} est à comprendre comme visant les programmes de formation à dispenser sur le territoire du Luxembourg, tandis que la seconde phrase, tout comme l'alinéa 2, viserait des programmes de formation établis dans d'autres États

membres. Il faut toutefois noter que la seconde phrase de l'alinéa 1^{er} se réfère, en renvoyant à « ces programmes de formation », à ceux que le ministre peut établir, en vertu de la première phrase, au Luxembourg. Dans cette lecture, la seconde phrase serait incompréhensible, étant donné qu'elle prévoit en essence que le ministre veille à ce que l'autorité compétente luxembourgeoise – le ministre – approuve les programmes de formation. Par conséquent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 1^{er}, deuxième phrase, pour transposition incorrecte de la directive.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever ses oppositions formelles, la commission parlementaire regroupe les deux phrases dans une seule pour renvoyer à un règlement grand-ducal qui peut établir des programmes de formation, au lieu du ministre, et en précisant qu'il s'agit bien des programmes de formation d'établissements d'enseignement ou de formation dispensés au Luxembourg pour lesquels le ministre doit veiller à la qualité de l'enseignement. Les normes de qualité à respecter sont aussi précisées, sachant que l'établissement d'enseignement peut être public ou privé.

En outre, le renvoi à l'article 21 est remplacé par un renvoi à l'article 22.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 15 du projet de loi comme suit :

« Article 15 »

Art. 15. Approbation des programmes de formation

(1) ~~Le ministre~~ **Un règlement grand-ducal** peut établir des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. ~~Le ministre veille à ce que e~~ Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats **pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestant** ~~attestent~~ le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1^{er} ~~de la loi soient approuvés par les autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'établissement d'enseignement ou de formation concerné mène ses programmes de formation.~~

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application **par ces établissements d'enseignement ou de formation** d'une norme de qualité nationale ou internationale **de type ISO 9001** conformément à l'article ~~21~~ 22, paragraphe 1^{er} de la présente loi.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1^{er} du présent article que si :

- a. 1^o les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1^{er} ;
- b. 2^o les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- c. 3^o un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1^{er}, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) ~~Le ministre reconnaît~~ Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1^{er} est reconnu.

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

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

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que la teneur amendée du paragraphe 1^{er} répond à ses observations et permet de lever l'opposition formelle y relative. Il est

cependant suggéré d'écrire que le règlement grand-ducal « établit des programmes de formation », et non pas qu'il « peut établir » de tels programmes.

La Haute Corporation constate par ailleurs que la teneur amendée du paragraphe 3 répond également à ses observations.

Dans ses remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État suggère au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de renvoyer à l'« article 22, paragraphe 1^{er} », en omettant les termes « de la présente loi ».

Quant au paragraphe 2, le Conseil d'État rappelle que le caractère contraignant de normes internationales et leur applicabilité aux administrés ne sont donnés que si ces dispositions ont fait l'objet d'une publication en due forme, conformément aux exigences de l'article 112 de la Constitution. En cas contraire, les normes de type ISO 9001 ainsi mentionnées ne sont pas opposables aux administrés. Au paragraphe 2, phrase liminaire, les termes « du présent article » peuvent être omis d'après le Conseil d'État.

La commission décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 16

L'article 16 a trait à l'utilisation de simulateurs.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève qu'en ce qui concerne le paragraphe 1^{er}, l'institution d'un régime d'agrément est susceptible de constituer une entrave à la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous examen.

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

Par ailleurs, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 énonce que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1^{er} de l'article sous revue. Une telle disposition est dénuée de sens d'après la Haute Corporation. Dans la mesure où il s'agit de transposer l'article 21, paragraphe 3, de la directive 2017/2397, le paragraphe 3 doit énoncer que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 21, paragraphe 1^{er}, de la directive 2017/2397. Par conséquent, le Conseil d'État demande à corriger le paragraphe 3 en ce sens, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive.

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

Pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, la commission parlementaire propose, afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État, de renvoyer aux normes de l'article 3 de la directive déléguée 2020/12 (transposition par référence et dynamique), ainsi que de préciser dans un nouvel paragraphe 2 les conditions de l'agrément qui sont des règles procédurales de l'agrément, afin de respecter le principe de la liberté d'industrie et du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

La norme énumérée à l'article 3 de la directive déléguée et qui se trouve à l'annexe II de celle-ci prévoit les exigences techniques et fonctionnelles applicables aux simulateurs de conduite des bateaux et aux simulateurs radar dans la navigation intérieure.

Ce sont les seules normes qui sont à prendre en compte pour l'agrément par le ministre qui ne peut définir d'autres « conditions et modalités » de fond.

La preuve de la satisfaction aux normes doit être fournie par une partie indépendante et être jointe à la demande d'agrément.

Il en résulte que dans cette matière réservée à la loi, les principes et points essentiels sont inscrits dans la loi.

En ce qui concerne le paragraphe 3 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4) et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe dans la direction suggérée, en précisant que le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er} de la directive 2017/2397.

Concernant le paragraphe 6 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 7) et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, il est proposé de libeller le paragraphe de manière plus claire, en prévoyant que l'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« Article 16

Art. 16. Utilisation de simulateurs

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs ~~établies par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397, énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.~~ La demande est introduite par voie écrite.

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par une partie indépendante que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;

b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de 30 jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

~~(2)~~ (3) L'agrément précise quelle évaluation de compétences spécifique est autorisée en fonction du simulateur.

~~(3)~~ (4) Le ministre reconnaît les simulateurs ~~ayant fait l'objet d'un agrément de la part des autorités compétentes d'autres États membres conformément au paragraphe 1~~ agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er} de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

~~(4)~~ (5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivrés pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1^{er}.

~~(5)~~ (6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

~~(6)~~ (7) ~~Le ministre veille à ce que l'~~ L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation ~~soit est~~ non discriminatoire. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État demande de préciser au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, quelle est la « partie indépendante » comme personne habilitée à auditer le rapport. À défaut, n'importe quelle personne pourrait avoir compétence pour valider ce rapport.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 2, alinéa 1^{er}, la commission propose de préciser que la partie indépendante est un expert qui doit être indépendant du constructeur du simulateur.

La commission parlementaire propose encore l'ajout de deux alinéas nouveaux à la fin du paragraphe 1^{er}, de l'article 16, et ceci par analogie à l'ajout qui a également été effectué à l'endroit des articles 13 et 18 de deux alinéas identiques. En effet, vu la demande du Conseil d'État, exprimée dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, de maintenir la pratique de publication d'avis et sa suggestion y relative dans son commentaire de l'amendement 20 (amendement n° 20 figurant dans la première lettre d'amendement du 30 mars 2022), la commission parlementaire décide d'y réserver une suite favorable.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 16 du projet de loi comme suit :

« **Art. 16. Utilisation de simulateurs**

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 312 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

1° un rapport audité par un ~~une partie indépendante~~ **expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant** que les normes précitées sont remplies ;

2° les informations suivantes :

- a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;
- b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de ~~30~~ trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

L'agrément est délivré pour une durée illimitée et reste valide dans la mesure où l'exploitant maintient la conformité aux exigences européennes et n'apporte aucune modification qui n'ait pas fait l'objet d'un nouvel agrément ou d'une modification de l'agrément précédent.

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

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres Etats membres conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er}, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

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

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

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

Article 17

L'article 17 a trait aux livrets de service et livre de bord.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État ne comprend pas comment le paragraphe 2, alinéa 2, relatif à la navigation sur des sections dans des pays tiers pourrait s'appliquer au Luxembourg.

La commission parlementaire estime que la remarque du Conseil d'État concernant l'application du paragraphe 2, alinéa 2, s'explique par le fait que le système européen mis en place prévoit qu'un État membre doit valider des voyages sur le réseau fluvial européen sur base du livret de service si par exemple le bateau circule de Rotterdam à Mertert et le batelier vient demander la validation à la fin de son voyage au Luxembourg.

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

Finalement, le Conseil d'État constate que le paragraphe 5 procède à nouveau à un recopiage de l'article 22, paragraphe 6, en remplaçant les termes « les États membres veillent » par ceux de « le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation ». Le Conseil d'État renvoie une fois de plus à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » comme n'étant pas de nature à assurer une transposition correcte de la directive.

Afin de faire droit aux oppositions formelles du Conseil d'État à l'endroit des paragraphes 4 et 5, la commission décide de supprimer le paragraphe 4, qui concerne le renvoi aux modèles, dans son intégralité et de supprimer également la première phrase du paragraphe 5 du projet de loi déposé (nouveau paragraphe 4).

La commission propose par conséquent de modifier l'article 17 du projet de loi comme suit :

« Article 17 »

Art. 17. Livret de service et livre de bord

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

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

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

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

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

~~(5) (4) Le ministre et les agents de surveillance du Service de la navigation veillent à ce que~~ Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que les renvois au paragraphe 5 sont à adapter et à corriger en renvois au paragraphe 4.

Concernant les remarques d'ordre légistique, le Conseil d'État précise qu'au paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter une virgule après les termes « paragraphe 1^{er} ». Cette observation vaut également pour l'amendement 10, à l'article 17, paragraphe 1^{er}.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 18

L'article 18 a trait à l'aptitude médicale.

Dans son avis du 17 décembre 2021 le Conseil d'État se demande, à l'endroit du paragraphe 1^{er} prévoyant que le « médecin reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale » provient de l'article 23, paragraphe 1^{er}, de la directive, ce qu'implique le terme « reconnu » au niveau national. S'agit-il d'un médecin « reconnu » au sens du règlement grand-ducal du 10 juillet 2011 fixant la liste des spécialités en médecine et médecine dentaire reconnues au Luxembourg ou s'agit-il d'une reconnaissance au cas par cas, à travers un régime d'agrément ?

Afin de tenir compte des observations du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier le texte pour désigner le certificat délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel visé à l'article L 323-1 du Code du Travail. À noter que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel en général et notamment ceux de Grevenmacher justifient d'une expérience générale et d'une expérience en médecine du travail auprès de navigants et ont des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des bateaux et sur les exigences du travail de bateliers pour autant que ces conditions et exigences aient une incidence sur l'aptitude au travail. La liste de ces médecins sera à publier électroniquement.

Conformément notamment à l'article L 326-1 du Code du Travail, lesdits médecins disposent d'un droit d'exercer comme médecin ou médecin spécialiste et doivent être inscrits auprès du Collège médical. En outre, ils doivent disposer d'une formation en médecine du travail reconnue dans un pays de l'Union européenne.

Ils peuvent exercer, soit dans le cadre d'un Service de santé au travail, soit en cabinet libéral.

L'installation dans laquelle le médecin reconnu procède à ces examens doit correspondre aux exigences prévues dans le « Règlement grand-ducal du 2 avril 1996 relatif au personnel, aux locaux et à l'équipement des services de santé au travail ».

Il est ainsi donné suite à l'avis du Collège médical, reçu en date du 14 avril 2021, selon lequel pas tous les médecins généralistes ou spécialistes en médecine interne (médecins autorisés d'office en vue de la délivrance ou de la prolongation du permis de conduire automobile valable p. ex.), disposent des équipements nécessaires à l'examen de l'ouïe ou de la vue selon les critères particulièrement exigeants requis par les standards européens et que les médecins du Service de santé au travail multisectoriel seraient utilement désignés. Le Ministère de la Santé, dans une prise de position récente, s'est rallié à cet avis.

Finalement, le Conseil d'État estime que le paragraphe 6, qui entend transposer l'article 23, paragraphe 6, de la directive 2017/2397 habilitant la Commission européenne à prendre des actes délégués afin de fixer les normes d'aptitude médicale, est un renvoi général et imprécis aux normes de la Commission européenne, qui n'est pas de nature à assurer la transposition de la directive déléguée en question ; raison pour laquelle le Conseil d'État s'y oppose formellement. Il rappelle à nouveau qu'il pourrait se satisfaire d'une transposition par référence pourvu qu'il soit énoncé que les normes d'aptitude médicale sont fixées par l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission décide de supprimer le bout de phrase « sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397 », et de rappeler que les normes d'aptitude médicale sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

Au paragraphe 5, la commission décide de supprimer le bout de phrase final « conformément au modèle fixé à l'article 8, paragraphe 3 » ; ce texte étant devenu superfétatoire puisque les renvois aux modèles ont été enlevés du texte.

Finalement la commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe 7 qui prévoit que si un membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale pourrait être restreinte, il a l'obligation de faire examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre puisse imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par ce membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et mesures de réduction et les restrictions du certificat de qualification.

Cette disposition s'inspire de dispositions similaires (aux paragraphes 22 et 23) de la « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* » allemande qui vient d'être publiée le 6 décembre 2021.

Il vise à rendre opérationnel les cas d'une détérioration de la situation d'aptitude médicale d'un membre d'équipage après la délivrance d'un certificat de qualification initial, vu les durées relativement longues des certificats de qualification initiaux telles que prévues aux paragraphes 2 et 3, et notamment pour les membres d'équipage de pont qui n'ont besoin que d'un certificat médical pour le 1^{er} certificat de qualification « jusqu'à la date de la visite médicale suivante » et puis seulement après l'âge de 60 ans avec la limite du prochain certificat médical. Le certificat médical de conducteur est de maximum 13 ans.

Ainsi, ce paragraphe impose l'obligation légale de faire réexaminer son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées au paragraphes 2 et 3 si la situation médicale se détériore entretemps.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

« Article 18

Art. 18. Aptitude médicale

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin ~~reconnu par le ministre, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale, du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins sera publiée électroniquement.~~

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

- a. 1^o leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- b. 2^o leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- c. 3^o le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

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

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

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

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

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins ~~doivent pratiquer~~ pratiquent, les critères qu'ils ~~doivent appliquer~~ appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation ~~sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~ sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE)

2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.

(7) Si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre peut imposer des mesures de réduction des risques et des restrictions conformément au paragraphe 5.

Si ultérieurement un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que par amendement parlementaire il a été ajouté un paragraphe 7 afin de viser les cas de diminution de l'aptitude ou d'inaptitude en dehors des certificats initiaux ou des cas de renouvellement. Cependant, l'inaptitude en dehors de ces situations fait l'objet de l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397. Il en résulte que la réévaluation de l'aptitude, pour une transposition correcte de cette disposition, ne peut être laissée à la seule initiative du membre d'équipage, sa situation pouvant selon la directive être réévaluée à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Par ailleurs, le nouveau paragraphe 7 semble laisser au membre d'équipage le choix du médecin devant certifier l'inaptitude médicale. Il conviendrait de prévoir que cette preuve soit rapportée à un médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

Partant, le Conseil d'État s'oppose formellement au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1^{er}, pour transposition incorrecte de la directive.

La commission parlementaire a attiré l'attention de la Haute Corporation sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397, qui prévoit que les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale, est bien transposé.

En effet, le paragraphe 7 ne concerne qu'un complément d'examen d'aptitude médicale des membres d'équipage et ce en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 qui peuvent être très longues pour les membres d'équipage de pont notamment.

Afin de préciser qu'il ne s'agit pas de la seule initiative du membre d'équipage, la commission propose d'ajouter les termes « Sans préjudice du paragraphe 4 » dans la phrase introductive du paragraphe 7.

En vue de faire droit à la remarque afférente du Conseil d'État, la commission décide de préciser que ce contrôle est fait auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel.

L'alinéa 2 devient un paragraphe à part (paragraphe 8) selon la recommandation du Conseil d'État vu qu'une amélioration de l'aptitude médicale peut intervenir à tout moment.

Le terme « ultérieurement » est superflu et peut dès lors être supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 18 du projet de loi comme suit :

« Art. 18. Aptitude médicale

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins ~~sera publiée électroniquement~~ est publiée sur un site internet.

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

- 1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;
- 2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

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

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

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

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

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée. de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

(7) **Sans préjudice du paragraphe 4, si Si** le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 **auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel**. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les peut imposer des mesures de réduction des risques et des les restrictions qu'il impose conformément au paragraphe 5.

(8) Si **ultérieurement** un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction des risques et les restrictions du certificat de qualification. »

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État rappelle qu'il s'était opposé formellement dans son avis complémentaire du 14 juin 2022 au paragraphe 7 nouveau, alinéa 1^{er}, pour transposition incorrecte de la directive. Selon l'analyse du Conseil d'État, le paragraphe 7 laissait au seul membre d'équipage l'initiative de la réévaluation de son aptitude, en contrariété avec l'article 23, paragraphe 4, de la directive (UE) 2017/2397 prévoyant la réévaluation à l'initiative de l'employeur ou du conducteur dès lors qu'il existe des éléments objectifs indiquant que le membre d'équipage ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale. Or, les auteurs des amendements portent l'attention du Conseil d'État sur le fait que l'article 23, paragraphe 4, de la directive est, à juste titre, correctement transposé par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet. Les auteurs indiquent avoir voulu introduire une possibilité supplémentaire de réévaluation de son aptitude par le membre d'équipage lui-même, sans 3 préjudice de la réévaluation prévue par l'article 18, paragraphe 4, de la loi en projet (23, paragraphe 4, de la directive). La directive ne s'oppose pas à l'ajout d'une telle faculté. Par conséquent, le Conseil d'État peut se déclarer d'accord avec la nouvelle teneur du paragraphe 7 et peut lever son opposition formelle y relative. L'amendement reprend par ailleurs les autres suggestions formulées par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 14 juin 2022

Article 19

L'article 19 a trait à la protection des données à caractère personnel.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que l'article 6, paragraphe 3, du règlement général sur la protection des données n'exclut certes pas des bases juridiques nationales qui peuvent « contenir des dispositions spécifiques ». La création d'un tel cadre légal ou réglementaire relatif aux diverses administrations n'est dès lors pas, en tant que telle, contraire au règlement, mais ne s'impose que s'il s'agit de prévoir des règles spécifiques par rapport à des aspects particuliers du secteur concerné qui ne sont pas prévues dans le dispositif européen. Partant, étant donné que l'article sous examen ne prévoit aucune disposition spécifique par rapport au règlement européen, à l'exception de la désignation du responsable de traitement, le Conseil d'État est d'avis que l'article sous examen, à l'exception du paragraphe 2, est superfétatoire et demande sa suppression.

Nonobstant le fait que le projet de loi avait déjà tenu compte, dans le texte soumis, de l'avis de la CNPD du 17 décembre 2020, la commission parlementaire décide de faire droit aux oppositions formelles formulées à l'égard du paragraphe 2, deuxième et troisième phrases, et aux observations et recommandations du Conseil d'État en ne maintenant que le paragraphe 2, 1^{ère} phrase, et en supprimant le reste des dispositions de cet article vu le caractère superfétatoire de celles-ci, vu l'absence de sous-traitance du traitement des données.

La commission propose par conséquent de modifier l'article 19 du projet de loi comme suit :

« Article 19

Art. 19. Protection des données à caractère personnel

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

- ~~a) 1^o mise en œuvre, contrôle de l'application et évaluation de la présente loi ;~~
- ~~b) 2^o échange d'informations entre les autorités ayant accès à la base de données visée à l'article 20 et la Commission européenne ;~~
- ~~c) 3^o production de statistiques.~~

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

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

~~(3) Dans la poursuite des finalités décrites au paragraphe 1^{er}, le responsable du traitement peut accéder aux données issues des fichiers suivants :~~

- ~~a) 1^o pour les finalités visées au paragraphe 1^{er}, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :
— dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;~~
- ~~b) 2^o pour les finalités visées au paragraphe 1^{er}, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :
— noms et prénoms, numéro d'identification national, nationalité, pays de résidence ;~~
- ~~c) 3^o pour les finalités visées au paragraphe 1^{er}, lettres a) et b), du registre des entreprises qui exercent une activité visée à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales afin d'obtenir les informations des :~~

~~— entreprises de transport fluvial : désignation commerciale, forme juridique, adresse de l'établissement, adresses des représentants légaux, autorisations d'établissement.~~

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

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

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 20

L'article 20 a trait aux registres.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État estime qu'en ce qui concerne, au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 6 et au paragraphe 2, l'alinéa 2, il y a lieu soit de supprimer les dispositions sous revue soit de les modifier afin d'énoncer que les informations contenues par les livrets et les caractéristiques des bases de données respectent les exigences du règlement délégué (UE) 2020/473.

Au paragraphe 3, les termes « le ministre s'assure » sont à supprimer afin d'ériger clairement la disposition en obligation.

Quant au paragraphe 1^{er}, la commission parlementaire décide de faire droit aux observations du Conseil d'État, en optant pour la suppression du renvoi aux modèles fixés par le règlement 2020/182, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

Quant au paragraphe 2, la commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État, en supprimant le renvoi au règlement d'exécution 2020/473 sur les normes applicables aux bases de données relatives aux certificats de qualification de l'Union, aux livrets de service et aux livres de bord, alors que de toute façon celui-ci est d'exécution immédiate.

Quant au paragraphe 3, la commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État en supprimant les termes « le ministre s'assure ».

Article 21 nouveau – supprimé

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État émise dans ses considérations générales, la commission parlementaire propose d'ajouter un nouvel article 21 ayant comme objet de désigner nominativement les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à l'article 26 de la directive, même si cela a déjà été indirectement fait dans les différents articles. Les articles subséquents sont renumérotés en conséquence.

La commission décide par conséquent d'ajouter un nouvel article 21 au projet de loi qui prendrait la teneur suivante :

« Art. 21. Autorités compétentes concernées

(1) Le ministre est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin

1° d'organiser et de superviser les examens visés à l'article 14,

2° d'approuver les programmes de formation visés l'article 15,

3° de délivrer un agrément pour les simulateurs visés à l'article 16,

4° de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats et délivrer les autorisations spécifiques visés aux articles 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 29, ainsi que les livrets de service et les livres de bord visés à l'article 17,

5° de valider le temps de navigation dans les livrets de service visés à l'article 17,

6° de tenir les registres visés à l'article 20.

(2) Le ministre et les agents visés à l'article 26 paragraphe 1^{er} sont les autorités compétentes au Grand-Duché de Luxembourg afin de détecter et combattre la fraude et les autres pratiques illégales visées à l'article 24.

(3) Le ministre ayant la santé dans ses attributions est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg afin de déterminer les médecins qui peuvent délivrer des certificats médicaux conformément à l'article 18. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève qu'au vu des observations relatives à l'amendement 11, la désignation du ministre ayant la Santé dans ses attributions est superflue à l'amendement sous revue. Dans la mesure où, par ailleurs, le ministre se trouve défini à l'amendement 1, la nouvelle disposition est à supprimer.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'au paragraphe 1^{er}, les énumérations sont introduites par un deux-points. Chaque élément se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point.

Ensuite, concernant l'ordre susmentionné au paragraphe 2, chaque élément auquel il est renvoyé est à séparer par une virgule, pour écrire, « article 26, paragraphe 1^{er}, ».

Au paragraphe 3, il y a lieu de viser le « ministre ayant la Santé dans ses attributions ».

Afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission décide de supprimer l'article 21, étant superflu.

Les articles subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Article 21

L'article 21 déposé a trait au suivi.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État renvoie, en ce qui concerne le paragraphe 1^{er}, à ses observations à l'endroit de l'article 15 de la loi en projet.

Au paragraphe 2, il relève que la directive impose aux États membres de définir clairement les objectifs de formation et les normes de compétences ainsi que les niveaux de connaissances et aptitudes nécessaires. Or, il constate que la disposition sous examen reproduit quasiment à l'identique l'article 27, paragraphe 2, de la directive, reproduction littérale qui ne permet toutefois pas d'en assurer une transposition adéquate. Il convient en effet de déterminer avec précision dans la loi en projet ces objectifs, normes et niveaux. Il en est de même pour le paragraphe 3.

Dès lors, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incomplète de la directive et exige que les dispositions sous revue soient modifiées conformément à ses observations.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'État concernant le paragraphe 1^{er}, la commission parlementaire rappelle dans ce contexte que les normes de qualité à respecter ont été précisées, à l'instar de l'amendement à l'article 15, sachant qu'il s'agit ici de l'ensemble des activités (exercées par l'État) en matière de délivrance des certificats de qualification, livrets de service et livres de bord et des activités par les instituts de formation (publics ou privés). Par conséquent, la commission précise par voie d'amendement qu'il s'agit en l'occurrence d'un système de normes de qualité de type ISO 9001.

Pour ce qui est du paragraphe 2, étant devenu superflu, la commission parlementaire décide de le supprimer. En effet, le Conseil d'État considère, dans son commentaire relatif à l'article 27 de la loi, que le renvoi précis vers les normes de compétences, niveaux de connaissance et aptitudes à atteindre et à examiner fixées par l'article correspondant de la directive déléguée 2020/12, qui définit les objectifs de formation pour chaque niveau de qualification dans son article 1^{er} « permet de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive. ». L'objectif de fixer les objectifs de formation et les normes de compétence est atteint.

Pour ce qui est du paragraphe 3 et afin de faire droit aux observations du Conseil d'État, la commission précise les normes de qualité « de type ISO 9001 » et ajuste la phrase introductive en conséquence. À noter encore dans ce contexte qu'une période transitoire de 10 ans pour l'entrée en vigueur de ces normes de qualité est prévue selon l'article 39 de la directive.

La commission propose par conséquent de libeller le nouvel article 22 (ancien article 21) du projet de loi comme suit :

« Article 21

Art. 22. Suivi

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord doivent faire font l'objet d'un suivi continu dans le cadre

d'un système de normes de qualité **de type ISO 9001** afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

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

(3) ~~Le ministre veille à ce que,~~ Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité **de type ISO 9001** couvre :

- a) ~~1°~~ la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- b) ~~2°~~ tous les cours et programmes de formation ;
- c) ~~3°~~ les examens et évaluations effectués **par chaque État membre ou sous son autorité par le Grand-Duché de Luxembourg ; et**
- d) ~~4°~~ les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs. »

Cet amendement n'appelle pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Article 22

L'article 22 déposé a trait à l'évaluation.

Dans son avis du 17 décembre 2021, pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales relatives à l'emploi des termes « le ministre veille » et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive. Il exige que la transposition de l'article 28, paragraphe 1^{er}, de la directive 2017/2397 soit adaptée au contexte national, pour écrire : « (1) Les organismes indépendants évaluent [...] ».

Pour ce qui est du paragraphe 2, en ce qu'il constitue une copie conforme de l'article 28, paragraphe 2, de la directive à transposer, le Conseil d'État estime qu'il est inintelligible, étant donné que l'autorité compétente concernée, à l'information de laquelle le ministre est censé veiller, est le ministre lui-même. Le Conseil d'État renvoie dès lors à ses considérations générales et s'oppose formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive.

Pour ce qui est du paragraphe 1^{er} et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le bout de phrase « le ministre veille à ce que ».

Pour ce qui est du paragraphe 2 et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission propose de préciser le libellé et de remplacer par voie d'amendement les termes « des autorités compétentes » par les termes « le ministre ». À noter qu'il va de soi que le destinataire des évaluations effectuées au Luxembourg est le ministre qui décide des conséquences à tirer de l'évaluation.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 23 (ancien article 22) du projet de loi comme suit :

« Article 22

Art. 23. Evaluation

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

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

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que ses observations ayant été prises en compte, les oppositions formelles relatives à cet article pour transposition incorrecte de la directive peuvent être levées.

La commission parlementaire en prend note et décide de faire droit aux considérations générales, ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Article 23

L'article 23 déposé a trait à la prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État se demande au paragraphe 1^{er}, visant à transposer l'article 29, paragraphe 1^{er}, de la directive (UE) 2017/2397 précitée en matière de prévention de fraude et de pratiques illégales, quelles sont les « mesures appropriées », dont la loi en projet se propose de charger le ministre et les agents visés à l'article 25, paragraphe 1^{er}, de la loi en projet. À noter que la loi ne la saurait investir ni les membres du Gouvernement, ni les agents précités, d'un pouvoir réglementaire. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe sous revue.

Au paragraphe 2, la deuxième phrase, qui énonce que le ministre respecte les principes de la protection des données prévus par le règlement général sur la protection des données, est superfétatoire selon la Haute Corporation et est à supprimer.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les termes « mesures appropriées » ; terminologie qui est selon le Conseil d'État susceptible d'être interprétée comme un « pouvoir réglementaire ». Est opérée à cette fin une division du paragraphe 1^{er} en deux paragraphes pour étayer les mesures nécessaires en vue de prévenir la fraude et les pratiques illégales.

Les mesures appropriées visées afin d'éviter la fraude sont en effet les mesures de contrôle administratives (par le ministre) et policières (par les agents visés à l'article 26 paragraphe 1^{er}), sachant que les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, etc. devraient être conformes et aux renseignements figurant dans les registres nationaux et européens (European Crew Database) et aux autres documents de bord.

En pratique, il s'agit d'un contrôle de plausibilité des documents, pour la plupart remplis par le conducteur (livre de bord, livret de service), en attendant la mise en place d'instruments de contrôle électroniques prévue pour le futur par le régulateur européen (à l'aide de livrets de service électroniques et de livres de bord électroniques).

En complément de l'article 17, il y a lieu de préciser qu'en cas de doute sur les temps de navigation ceux-ci ne sont pas reconnus.

La commission propose de modifier le nouvel article 24 (ancien article 23) du projet de loi comme suit :

« Article 23 »

Art. 24. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales

(1) ~~Le ministre et les agents visés à l'article 25 paragraphe 1^{er} prennent les mesures appropriées pour~~ Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 26 paragraphe 1^{er}, en concertation avec les services de police allemands, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 ~~et des contrôles sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.~~

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1^{er}, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17 paragraphe 2.

(2) (3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâti-

ment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate qu'au paragraphe 1^{er}, la référence aux « mesures appropriées » critiquée par lui se trouve être supprimée, la nouvelle teneur de l'article décrivant avec précision les mesures de contrôle à prendre, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Cependant et concernant le paragraphe 1^{er}, la précision selon laquelle les mesures de contrôle sont faites « en concertation avec les services de police allemands » est à supprimer d'après le Conseil d'État, le pouvoir des agents de police ne pouvant être limité par une concertation obligatoire. La concertation reste cependant toujours possible.

Dans ses remarques d'ordre légistique, au paragraphe 1^{er}, une virgule est à insérer après les termes « article 26 » d'après le Conseil d'État.

En outre, la Haute Corporation constate que la nouvelle teneur du paragraphe 2 suit ses observations. Au paragraphe 2, alinéa 2, une virgule est à insérer après les termes « article 17 » d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Article 24

L'article 24 déposé a trait aux sanctions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État relève que le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, renvoie à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle pour la définition des sanctions en cause. Celle-ci dispose dans son article 11 que « [l]es contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation sont punies d'une amende de 25 à 12.500 euros, sans que celle-ci puisse toutefois être supérieure à la contre-valeur en francs luxembourgeois, au jour de la décision judiciaire, de 2.500 droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international. » Au vu de la teneur de l'article 11 en question, le Conseil d'État demande de supprimer la référence à la loi et de définir les peines précisément.

Par ailleurs, il constate que concernant la plupart des incriminations, les éléments constitutifs des infractions ne ressortent pas clairement des dispositions auxquelles il est renvoyé à l'alinéa sous revue. Il en est ainsi de l'article 8, paragraphes 2, 4, 5, 6, de l'article 17, paragraphe 5 et de l'article 18, paragraphes 3 et 4. Étant donné que les dispositions précitées sont entachées d'une indétermination quant aux éléments constitutifs des infractions, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue qui contrevient au principe de la spécification de l'incrimination.

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire énumère les comportements à incriminer, faisant ainsi suite au principe de spécification de l'incrimination aux paragraphes 1^{er} et 2.

Il y est fait une distinction entre la peine d'emprisonnement maximale pour les différents éléments constitutifs d'une infraction en fonction de la gravité du comportement.

Les comportements énumérés sont similaires à la liste des comportements sanctionnés par le législateur allemand dans sa « *Verordnung zur Neuregelung befähigungsrechtlicher Vorschriften in der Binnenschifffahrt* ».

Une base légale pour les avertissements taxés est également ajoutée en tant que moyen de sanction efficace en s'inspirant de dispositions similaires de l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial afin de pouvoir compléter le catalogue des avertissements taxés.

« Article 24 »

Art. 25. Sanctions

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

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

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

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

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;

– 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

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

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

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

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

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1^{er} et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 26, paragraphe 1^{er}.

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

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

1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;

2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;

3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;

4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

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

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

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

(10) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe 8 a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice. »

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État rappelle s'être opposé formellement dans son premier avis à la teneur initiale de l'article en projet comme contrevenant au principe de la spécification de l'incrimination consacré par l'article 14 de la Constitution. Il avait de plus demandé la suppression à l'ancien paragraphe 1^{er} de la référence à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle. La référence à ladite

loi a été supprimée et l'amendement a précisé les comportements incriminés et les peines qui y sont attachées.

L'amendement parlementaire a également ajouté une disposition relative aux avertissements taxés.

L'opposition formelle peut dès lors être levée par le Conseil d'État, les incriminations étant définies avec la précision nécessaire.

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État indique qu'à l'endroit du paragraphe 2, point 3°, il y a lieu de viser « le conducteur ».

Au paragraphe 10, première phrase, il convient d'écrire « trente » en toutes lettres d'après le Conseil d'État.

La commission parlementaire décide de faire droit aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Article 25

L'article 25 déposé a trait à la recherche et constatation des infractions.

Dans son avis du 17 décembre 2021, en ce qui concerne le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, le Conseil d'État rappelle que l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale distingue entre officiers de police judiciaire et agents de police judiciaire, d'une part, et fonctionnaires civils de la Police grand-ducale qui n'ont aucune de ces qualités, d'autre part. L'emploi des termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale » dans une disposition ayant trait à la recherche et la constatation des infractions risque dès lors d'avoir pour effet de lever toute distinction entre fonctionnaires de la Police grand-ducale et de conférer les mêmes compétences à l'ensemble du personnel fonctionnarisé de la police.

Le même article définit encore les membres du cadre policier et les membres du cadre civil du Service de police judiciaire de la Police grand-ducale, qui ont la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire. L'article 18 de cette loi, tout comme les articles 11 et 13 du Code de procédure pénale, leur attribuent une compétence générale en matière de police judiciaire et déterminent leurs pouvoirs. Point n'est donc besoin, ni même indiqué, de leur conférer, de manière ponctuelle, cette compétence ou des pouvoirs en la matière dans d'autres lois, au risque de semer la confusion quant à leurs missions.

Le Conseil d'État demande que soit précisé ce qu'il y a lieu d'entendre par « insigne distinctif ».

La commission parlementaire tient à préciser que cet article ne visait pas l'ensemble des fonctionnaires de la Police grand-ducale, mais seulement ceux visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle. Le libellé est partant identique à celui de l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial, mais, en raison de l'imprécision constatée par le Conseil d'État, il est fait droit à ses observations en précisant dans le libellé « les agents de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » à l'instar de la terminologie retenue à l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

À noter encore que le signe distinctif des agents de contrôle mentionné se manifeste de nos jours par la présentation d'une carte de légitimation en tant qu'agent de surveillance du Service de la navigation, à l'instar de celle qui est utilisée par les agents de la Police grand-ducale.

Une disposition identique se trouve à l'article 7 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 26 (ancien article 25) du projet de loi comme suit :

« Article 25 »

Art. 26. Recherche et constatation des infractions

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

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

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

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

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

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État constate que les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale », critiqués par lui, ont été remplacés par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

En aucun cas, il ne saurait être question de confier au directeur général de la Police le pouvoir de conférer la qualité d'officier de police judiciaire. Au vu de la contradiction avec l'article 17 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour incohérence, source d'insécurité juridique, de viser les « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire », et non pas les « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale ».

La commission parlementaire fait droit à la menace d'opposition formelle ainsi qu'aux considérations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Au paragraphe 1^{er}, la commission parlementaire décide ainsi de remplacer les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale » par les termes « fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de la police judiciaire ».

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Article 26

L'article 26 déposé a trait aux dispositions financières.

La commission parlementaire propose de compléter l'alinéa 2 (devenu le paragraphe 2) par une disposition supplémentaire sur les taxes, vu le travail administratif lié à la délivrance de ces titres qui ne figuraient pas expressément dans le projet de loi.

À l'alinéa 8 (devenu le paragraphe 8) il est fait droit aux observations du Conseil d'État dans ses considérations générales en précisant le libellé et en remplaçant les termes « sous la responsabilité d'une autorité administrative » par les termes « organisé par le ministre » à l'identique de l'amendement au niveau de l'article 14, paragraphe 1.

Aux alinéas 9 et 10 (devenus les paragraphes 9 et 10), le terme « alinéas » est remplacé par le terme « paragraphes », s'agissant d'un corollaire de la renumérotation des alinéas en paragraphes.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 26) du projet de loi comme suit :

« Article 26

Art. 27. Dispositions financières

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

(2) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, **la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.**

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

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

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

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

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

(8) Est assujéti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen **sous la responsabilité d'une autorité administrative organisé par le ministre** et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1^o a).

(9) La taxe d'instruction visée dans les **alinéas paragraphes** 1^{er} à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe ~~doit être~~ est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux **alinéas paragraphes** 1^{er} à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée. »

Les amendements n'appellent pas d'observations de la part du Conseil d'État.

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Article 27

L'article 27 déposé a trait aux normes et modèles fixés par la Commission européenne.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que l'article sous revue vise à transposer les articles 31 à 34 de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui traitent des actes délégués et d'exécution à adopter par la Commission européenne. Or, la disposition sous revue n'opère toutefois ni transposition par référence, ni transposition dynamique de ces normes, étant donné qu'une référence exacte aux actes en cause fait défaut. Le Conseil d'État rappelle à nouveau qu'un renvoi indistinct et imprécis à ces normes n'est pas de nature à en assurer l'application ou la transposition sur le territoire national.

Comme observé à l'endroit de l'article 3, point 28, seule la directive déléguée (UE) 2020/12 doit faire l'objet d'une transposition, la référence exacte aux règlements européens aux endroits qui entendent y renvoyer étant suffisante. Cette directive, en ce qu'elle n'a encore été transposée en droit luxembourgeois par aucun texte, peut faire l'objet, à l'article sous revue, d'une transposition par référence. Celle-ci consiste à déclarer applicable dans l'ordre interne une directive dans son intégralité ou en partie par simple renvoi au Journal officiel de l'Union européenne, dans la mesure où ses dispositions prévoient des règles non équivoques, ne comportant pas d'options parmi lesquelles les États membres doivent choisir et ne nécessitant pas l'introduction en droit national d'une réglementation spécifique en vue de leur mise en œuvre.

Cette manière de procéder permet également de suffire à l'article 27, paragraphe 2, de la directive (UE) 2017/2397 précitée, qui exige que « [l]es États membres veillent à ce que les objectifs de formation et les normes de compétence connexes à atteindre soient clairement définis et les niveaux des connaissances et aptitudes à atteindre et à examiner conformément à la présente directive soient clairement identifiés ».

À titre liminaire, dans l'intitulé de l'article, la commission parlementaire supprime le terme « modèles », étant donné que ces derniers se trouvent dans le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable.

Pour ce qui est du paragraphe 1^{er} et afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission décide de supprimer le renvoi aux modèles également ici, vu que les modèles sont fixés par le règlement d'exécution 2020/182 directement applicable et que le renvoi a déjà été fait au niveau des articles 8, paragraphe 3, 14, paragraphe 3 et 17, paragraphe 4.

Finalement il est fait droit aux observations du Conseil d'État en prévoyant une transposition par référence et dynamique pour l'annexe IV de la loi, vu que, comme le mentionne à juste titre le Conseil d'État, les normes y mentionnées (a priori des normes CESNI) et les dates d'entrée en vigueur, sont susceptibles de modification par des actes délégués récurrents et qu'il s'agit de normes purement techniques.

Il convient de noter qu'un acte délégué, sous forme de règlement délégué 2022/184, pris en exécution de l'article 32 de la directive 2017/2397 et portant insertion dans l'annexe IV des normes CESNI et des dates d'entrée en vigueur, a été publié le 11 février 2022.

Le paragraphe 2 quant à lui, étant devenu superfétatoire, est supprimé.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 28 (ancien article 27) du projet de loi comme suit :

« Article 27 »

Art. 28. Normes et modèles fixées par la Commission européenne

~~(1) Les normes et modèles fixés par la Commission européenne aux articles 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20 s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués et d'exécution afférents de la Commission européenne et conformément à l'annexe IV de la directive 2017/2397. Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.~~

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

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État relève que la formulation retenue par le projet de loi à l'amendement sous revue ainsi qu'aux amendements 6, 9, 11 (amendements du 30 mars 2022), selon laquelle les modifications par actes délégués sont applicables « aux dates y indiquées » au Grand-Duché de Luxembourg n'est pas satisfaisante aux fins de la transposition dynamique. Une telle formulation manque de précision, ne permettant pas de déterminer laquelle des dates de la directive ou de sa transposition est à retenir.

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article 32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

« Les exigences visées à l'article 13, paragraphe 4, à l'article 16, paragraphe 1^{er} et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/239.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »

Cette transposition par référence et dynamique de l'annexe IV de la directive rend superflue l'annexe IV de la loi en projet, qui se trouve donc à supprimer.

Par l'ajout des alinéas 1^{er} à 3 nouveaux, la commission parlementaire estime faire droit à la demande du Conseil d'État de maintenir la pratique de publication d'avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues et sa suggestion rédactionnelle y relative.

En l'occurrence sont visés les actes délégués pris en exécution de l'article 32 sur les normes CESNI de la directive (UE) 2017/2397.

Par rapport au texte proposé par le Conseil d'État, la commission parlementaire propose d'ajouter par voie d'amendement également une référence au paragraphe 1^{er} de l'article 13, puisqu'il vise les exigences en matière de compétences (Tableau B de l'annexe IV) ; les termes « tel que modifié » étant mis au singulier car l'annexe est modifiée et le numéro de directive est complété.

La commission décide de supprimer l'annexe IV, puisqu'elle est devenue superflue.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 27 (ancien article 28) du projet de loi comme suit :

« Art. 28. Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne

Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397 précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-Duché de Luxembourg.

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1^{er} et 4, à l'article 16, paragraphe 1^{er} et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne. »

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

Article 28

L'article 28 déposé a trait aux dispositions modificatives.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 29

L'article 29 déposé a trait aux dispositions transitoires.

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate à l'endroit du paragraphe 4 que les auteurs se réfèrent à la loi 96/50/CE. Or, un tel acte n'existe pas et il y a lieu de revoir la référence en question. En tout état de cause, le Conseil d'État rappelle que la référence à une directive européenne est à proscrire et préconise de se référer à l'acte national de transposition.

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État relatives au paragraphe 4, la référence à la « loi 96/50/CE » est remplacée par le renvoi au règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle portant transposition de la directive 96/50/CE.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 30 (ancien article 29) du projet de loi comme suit :

« Article 29

Art. 30. Dispositions transitoires

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

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1° a) et 3° e).

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

- a) 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- b) 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- e) 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

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

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, a), 2° b) et 3° e), du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

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

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux ne relevant pas du champ d'application **du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle de la loi 96/50/CE** et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date. »

La commission parlementaire propose d'ajouter un nouveau paragraphe à l'endroit du nouvel article 29 (ancien article 30), prévoyant que sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

En effet, l'objectif de la directive 2021/1233 du Parlement européen et du Conseil du 14 juillet 2021 modifiant la directive (UE) 2017/2397 en ce qui concerne les mesures transitoires pour la reconnaissance des certificats de pays tiers est double, c'est-à-dire de définir les exigences de reconnaissance au niveau de l'article 10 de la directive 2017/2397 et de prévoir des mesures transitoires au niveau de l'article 38 de la directive 2017/2397 pour la reconnaissance de certificats existants sur base d'accords internationaux existants.

Même si le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral spécifique en la matière avec des pays tiers, le Luxembourg – *de jure* et *de facto* –, par le biais du règlement de police sur la navigation de la Moselle (basé sur la Convention de la Moselle, qui date d'avant le traité de l'Union européenne) et du fait du condominium germano-luxembourgeois pour la Moselle – reconnaît les

certificats de qualification, livres de bord et livrets de service d'États tiers reconnus par les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), dont la Suisse fait partie.

En conséquence des citations des législations allemande et mosellane¹, il s'avère nécessaire de transposer le point 2) de la directive modificative 2021/1233 au niveau de l'article 30.

La commission propose par conséquent de modifier le nouvel article 29 (ancien article 30) du projet de loi comme suit :

« (5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN. »

Suite à la suppression de l'article 21 nouveau, l'article sous examen a été renuméroté.

Dans son deuxième avis complémentaire du 27 septembre 2022, le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

Article 30

L'article 30 déposé a trait l'entrée en vigueur.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 31

L'article 31 déposé a trait à l'intitulé abrégé.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État.

Article 32 – supprimé

L'article 32 déposé a trait à la formule exécutoire.

Il n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Dans ses observations d'ordre légistique le Conseil d'État, dans son avis du 17 décembre 2021, note que contrairement aux règlements grand-ducaux, les lois ne comportent pas de formule exécutoire et il y a lieu de faire abstraction de l'article sous examen.

¹ Cit. Binnenschiffspersonalverordnung (BinSchPersV) du 21.12.21.

§128Anerkennung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern aus Drittstaaten

1 Auf der Donau bleiben vorbehaltlich des § 10 Absatz 4 Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die von der Ukraine oder Serbien bis zum 17. Januar 2024 ausgestellt worden sind, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

2 Auf den Bundeswasserstraßen der Zonen 1 bis 4 bleiben bis zum 17. Januar 2024 von der Schweiz ausgestellte Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach der Schiffspersonalverordnung-Rhein sowie Hochrheinpatente bis zum 17. Januar 2032 anerkannt.

Cit. : « Article 1.08 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle

« Construction, gréement et équipages des bâtiments

1. Les bâtiments doivent être construits et grés de manière à assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation et de manière à pouvoir satisfaire aux obligations du présent règlement.

2. Tous les bâtiments doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.

3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque la construction, le gréement, l'équipage et l'exploitation des bâtiments sont conformes soit aux dispositions du Règlement de visite des bateaux du Rhin, soit aux prescriptions particulières équivalentes de l'un des États riverains de la Moselle et que :

a) les bâtiments sont munis d'un certificat de visite et d'un livre de bord conformes au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou des documents en tenant lieu. L'équipage minimum correspondant doit découler de l'un des documents mentionnés dans la 1ère phrase ;

b) la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle. Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations. »

La commission décide de faire droit aux suggestions d'ordre légistique du Conseil d'État et de supprimer l'article 32.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

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

Chapitre 1^{er} – Objet, champ d'application et définitions

Art. 1. Objet

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

Art. 2. Champ d'application

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

- 1° les bateaux dont la longueur est supérieure ou égale à 20 mètres ;
- 2° les bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau est égal ou supérieur à 100 mètres cubes ;
- 3° les remorqueurs et pousseurs destinés à :
 - a) remorquer ou pousser les bateaux visés aux points 1° et 2 ;
 - b) remorquer ou pousser des engins flottants ;
 - c) mener à couple les bateaux visés aux points 1° et 2° ou des engins flottants ;
- 4° les bateaux à passagers ;
- 5° les bateaux tenus de posséder un certificat d'agrément conformément à la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur de marchandises ;
- 6° les engins flottants.

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

- 1° naviguant à des fins sportives ou de plaisance ;
- 2° intervenant dans l'exploitation de bacs qui ne se déplacent pas de façon autonome ;
- 3° intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par les forces armées, les services chargés du maintien de l'ordre public, les services d'incendie et de secours, les administrations fluviales, et les autres services d'urgence, sans préjudice de l'article 14, paragraphes 8 et 9.

Art. 3. Définitions

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

- 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;

- 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1^{er}, point 21), de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs, des grues et des équipements électriques et électroniques ;
- 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;
- 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;
- 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;
- 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;
- 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;
- 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;
- 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;
- 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;
- 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;
- 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;
- 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;
- 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;
- 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;
- 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;
- 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;

- 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;
- 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;
- 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;
- 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- 29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il fait effectuer ;
- 30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise, soit de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;
- 31° « ministre », le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Chapitre 2 – Certificats de qualification de l'Union européenne

Art. 4. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont

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

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

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

Art. 5. Obligation d'être muni d'un certificat de qualification de l'Union européenne relatif à des opérations spécifiques

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

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

Art. 6. Obligation pour les conducteurs d'être titulaires d'autorisations spécifiques

Les conducteurs sont titulaires d'autorisations spécifiques délivrées conformément à l'article 8 lorsque :

- 1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;
- 2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;
- 3° ils naviguent au radar ;
- 4° ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;
- 5° ils conduisent de gros convois.

Art. 7. Reconnaissance

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

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

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

(3) Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne est valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre.

Chapitre 3 – Certification des qualifications professionnelles

Section 1 – Procédure de délivrance des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques

Art. 8. Délivrance et validité des certificats de qualification de l'Union européenne

(1) Les demandeurs de certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et de certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques doivent fournir au ministre des pièces justificatives établissant de manière satisfaisante :

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

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

(3) La validité du certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont délivré par le ministre expire à la date de la visite médicale suivante requise en vertu de l'article 17.

(4) Sans préjudice du délai visé au paragraphe 3, les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de treize ans.

(5) Les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques délivrés par le ministre sont valables pour une durée maximale de cinq ans.

Art. 9. Délivrance et validité des autorisations spécifiques pour les conducteurs

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

- 1° leur identité ;
- 2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;
- 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

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

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

(4) Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, l'autorisation spécifique visée à l'article 6, point b), est délivrée sous la forme d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié dont la durée de validité est déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 5.

Art. 10. Renouvellement des certificats de qualification de l'Union européenne et des autorisations spécifiques pour les conducteurs

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

- 1° pour les certificats de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point 4°, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1^{er}, points 1° et 3°, aient été soumises ;
- 2° pour les certificats de qualification de l'Union européenne relatifs à des opérations spécifiques, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, aient été soumises.

Art. 11. Suspension et retrait des certificats de qualification de l'Union européenne ou des autorisations spécifiques pour les conducteurs

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

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

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

Section 2 – Compétences

Art. 12. Exigences en matière de compétences

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

Art. 13. Evaluation des compétences

(1) Les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes applicables à l'évaluation des compétences sont celles énumérées à l'article 1^{er} de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médicale telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

(2) Les personnes qui sollicitent les documents visés aux articles 4, 5 et 6 démontrent qu'elles satisfont aux normes de compétence visées au paragraphe 1^{er} du présent article en réussissant un examen qui est organisé, conformément au RPN :

- 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou
- 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

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

- 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;
- 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;
- 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;
- 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

Les épreuves pratiques visant à obtenir les documents visés aux points 1° et 2° du présent paragraphe peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur un simulateur conforme à l'article 16. Pour les points 3° et 4° du présent paragraphe, les épreuves pratiques peuvent se dérouler à bord d'un bâtiment ou sur une installation à terre appropriée.

(4) Les normes relatives aux épreuves pratiques visées au paragraphe 3 du présent article, précisant les compétences et les compétences spécifiques et les conditions qui seront testées lors des épreuves pratiques, ainsi que les exigences relatives aux bâtiments sur lesquels une épreuve pratique peut se dérouler sont énumérées à l'article 2 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

Art. 14. Examen sous la responsabilité d'une autorité administrative

(1) Les examens visés à l'article 13, paragraphe 2, point 1°, sont organisés par le ministre. Il veille à ce que ces examens soient réalisés par des examinateurs qualifiés pour évaluer les compétences ainsi que les connaissances et aptitudes correspondantes visées à l'article 13, paragraphe 1^{er}.

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

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

(4) En cas d'examens écrits ou d'examens sur ordinateur, les examinateurs visés au paragraphe 1^{er} peuvent être remplacés par des superviseurs qualifiés.

(5) Les examinateurs et les superviseurs qualifiés visés au présent chapitre ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(6) Aux fins de l'organisation des examens visés aux paragraphes 1 à 5, il est institué une commission d'examen, dont les membres sont nommés par le ministre, et qui a notamment pour mission :

- 1° d'établir les demandes d'admissions aux différents examens ;
- 2° d'établir un catalogue officiel des questions d'examen ;
- 3° de fixer les dates et les lieux de l'examen ;
- 4° de surveiller le bon déroulement des examens et la correction des épreuves ; et
- 5° de faire au ministre toute proposition relative aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

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

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

Les membres de la commission, sauf s'ils sont rémunérés par une convention, ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de la commission. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

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

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

(8) Un certificat de qualification des personnes intervenant dans l'exploitation de bâtiments utilisés par l'Armée luxembourgeoise, la Police grand-ducale, le Corps grand-ducal d'incendie et de secours et le Service de la navigation est délivré par le ministre pour les bateaux visés à l'article 2.

Le certificat de qualification visé à l'alinéa 1^{er} autorise son titulaire à naviguer dans le cadre des attributions de son service sur la Moselle internationale entre les p.k. 205.870 et p.k. 243.200 et la partie navigable de la Sûre.

Les certificats ne sont délivrés qu'aux candidats proposés par le chef d'administration des services et administrations visés à l'alinéa 1^{er} qui remplissent les conditions de capacité professionnelle, linguistique et médicale fixées par règlement grand-ducal.

L'âge minimal pour l'obtention du permis est fixé à dix-huit ans.

La capacité professionnelle est attestée par la réussite à un examen attestant un contrôle satisfaisant du bâtiment.

La capacité linguistique est attestée par la réussite à un examen linguistique attestant un niveau satisfaisant d'expression et de compréhension du vocabulaire nautique en langue allemande et française.

La capacité médicale est attestée par un médecin sur base d'un examen général et des examens de l'ouïe et de la vue.

(9) Sont fixés par règlement grand-ducal :

- 1° les conditions détaillées de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er} ;
- 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er} ;
- 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er} ;
- 4° les conditions médicales détaillées à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er} ;
- 5° les modalités détaillées de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er} ;
- 6° les matières détaillées de l'examen de capacité professionnelle auquel les candidats se soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er} ;
- 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 8, alinéa 1^{er}.

Art. 15. Approbation des programmes de formation

(1) Un règlement grand-ducal établit des programmes de formation pour les personnes visées aux articles 4, 5 et 6. Les programmes de formation conduisant à l'obtention de diplômes ou de certificats pour les établissements d'enseignement ou de formation situés au Luxembourg attestent le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1^{er}.

Le ministre veille à ce que l'évaluation et l'assurance de la qualité des programmes de formation soient garanties par l'application par ces établissements d'enseignement ou de formation d'une norme de qualité nationale ou internationale de type ISO 9001 conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er}.

(2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au paragraphe 1^{er} que si :

- 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1^{er} ;
- 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;
- 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1^{er}, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

(3) Tout diplôme ou certificat délivré à l'issue des programmes de formation approuvés par d'autres États membres conformément au paragraphe 1^{er} est reconnu.

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

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

Art. 16. Utilisation de simulateurs

(1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 31 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(2) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'exploitant joint à sa demande :

- 1° un rapport audité par un expert indépendant du constructeur du simulateur, indiquant que les normes précitées sont remplies ;
- 2° les informations suivantes :
 - a) le nom, l'adresse et l'adresse postale de l'exploitant ;
 - b) une description de l'exploitation prévue.

Dès la réception d'une demande d'agrément, le ministre évalue la demande conformément aux exigences européennes applicables et effectue une analyse technique du dossier dans un délai de trente jours.

Le cas échéant un contrôle auprès de l'exploitant du simulateur sera fait.

Une fois que le ministre a la certitude que l'exploitant se conforme aux exigences applicables, il délivre l'agrément.

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

(4) Le ministre reconnaît les simulateurs agréés par d'autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er}, de la directive 2017/2397, sans exigence ni évaluation technique supplémentaire.

(5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivré pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1^{er}.

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

(7) L'accès aux simulateurs à des fins d'évaluation est non discriminatoire.

Section 3 – Temps de navigation et aptitude médicale

Art. 17. Livret de service et livre de bord

(1) Les conducteurs consignent le temps de navigation visé à l'article 8, paragraphe 1^{er}, point 2°, et les trajets effectués visés à l'article 20, paragraphe 1^{er} de la directive 2017/2397 dans un livret de service tel qu'il est visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livret de service reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

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

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

(3) Les trajets des bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1^{er}, sont consignés dans le livre de bord visé au paragraphe 4 du présent article ou dans un livre de bord reconnu en vertu de l'article 7, paragraphe 2 ou 3.

(4) Les membres d'équipage possèdent un livret de service actif unique, et les bâtiments un livre de bord actif unique.

Art. 18. Aptitude médicale

(1) Les membres d'équipage de pont qui demandent un certificat de qualification de l'Union européenne démontrent leur aptitude médicale en présentant au ministre un certificat médical valable délivré par un médecin du Service de santé au travail multisectoriel, sur la base d'un examen confirmant l'aptitude médicale. La liste de ces médecins est publiée sur un site internet.

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

1° leur premier certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont ;

2° leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

3° le renouvellement de leur certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont lorsque les conditions visées au paragraphe 3 du présent article sont remplies.

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

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

(4) Les employeurs, les conducteurs, le ministre, et les agents de surveillance du Service de la navigation peuvent exiger d'un membre d'équipage de pont qu'il démontre son aptitude médicale

conformément au paragraphe 1^{er}, lorsque des éléments objectifs indiquent que ledit membre d'équipage de pont ne respecte plus les exigences relatives à l'aptitude médicale visées au paragraphe 6.

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

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins pratiquent, les critères qu'ils appliquent en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

Les modifications à la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes délégués afférents de la Commission européenne.

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

(7) Sans préjudice du paragraphe 4, si le membre d'équipage a des indications que son aptitude médicale peut être restreinte, il fait examiner son aptitude médicale en dehors des périodes spécifiées aux paragraphes 2 et 3 auprès du médecin du Service de santé au travail multisectoriel. S'il s'avère être d'aptitude médicale limitée ou inapte, il en rapporte immédiatement la preuve médicale au ministre et lui remet son certificat de qualification pour que le ministre y inscrive les mesures de réduction de risques et les restrictions qu'il impose.

(8) Si un nouveau certificat d'aptitude médicale sans restriction est présenté par le membre d'équipage, le ministre supprime les mesures de réduction de risques et les restrictions du certificat de qualification.

Chapitre 4 – Dispositions administratives

Art. 19. Protection des données à caractère personnel

Le ministre a la qualité de responsable du traitement au sens de l'article 4, point 7) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Art. 20. Registres

(1) Pour contribuer à l'efficacité de l'administration en ce qui concerne la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification, le ministre tient des registres pour les certificats de qualification de l'Union européenne, livrets de service et livres de bord délivrés sous son autorité conformément à la présente loi et, le cas échéant, pour les documents reconnus en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui ont été délivrés, renouvelés, suspendus ou retirés, qui ont été déclarés perdus, volés ou détruits, ou qui ont expiré.

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

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

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

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

1° L'accès aux registres est sécurisé moyennant une authentification forte ;

- 2° Les informations relatives aux personnes ayant procédé à la consultation, les informations consultées, la date, l'heure et la référence du dossier dans le cadre duquel la consultation est effectuée, ainsi que le motif précis de la consultation peuvent être retracés ;
- 3° Les données de journalisation sont conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

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

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

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

Au plus tard, les données relatives à un bateau sont supprimées des registres visés au paragraphe 1^{er} lorsque ce bâtiment est démantelé et les données relatives à un livret de service ou un certificat de qualification sont supprimées des registres visés au paragraphe 1^{er} lorsque la personne concernée est décédée.

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

Art. 21. Suivi

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité de type ISO 9001 afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

(2) Compte tenu des politiques, des systèmes, des contrôles et des examens internes d'assurance qualité établis pour assurer la réalisation des objectifs définis, le champ d'application des normes de qualité de type ISO 9001 couvre :

- 1° la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;
- 2° tous les cours et programmes de formation ;
- 3° les examens et évaluations effectués par le Grand-Duché de Luxembourg ;
- 4° les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs.

Art. 22. Evaluation

(1) Les organismes indépendants évaluent, le cas échéant, les activités liées à l'acquisition et l'évaluation des compétences, ainsi qu'à l'administration des certificats de qualification de l'Union euro-

péenne, des livrets de service et des livres de bord, au plus tard le 17 janvier 2037, et au moins tous les dix ans par la suite.

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

Art. 23. Prévention de la fraude et d'autres pratiques illégales

(1) Pour les bateaux circulant sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre et afin de prévenir la fraude et d'autres pratiques illégales concernant les certificats de qualification de l'Union européenne, les livrets de service, les livres de bord, les certificats médicaux et les registres prévus par la présente loi, les agents visés à l'article 25, paragraphe 1^{er}, contrôlent par l'accès aux registres visés à l'article 20 et par des contrôles des documents d'identité et des autres documents de bord, la plausibilité de ceux-ci.

(2) Le ministre, en cas de doute sur la plausibilité des pièces soumises aux fins de la délivrance des documents visés au paragraphe 1^{er}, se réserve le droit de demander au demandeur des pièces probantes supplémentaires, comme des livres de bord, livrets de service ou attestations du conducteur du bateau.

Pour les temps de navigation pour lesquels il subsiste un doute, le ministre se réserve le droit de ne pas reconnaître ceux-ci pour la délivrance d'un certificat de qualification ou de ne pas valider ceux-ci conformément à l'article 17, paragraphe 2.

(3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats.

Art. 24 Sanctions

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;
- 2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;
- 3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;
- 4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;
- 5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;
- 6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;
- 7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;
- 8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;
- 9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une copie d'un livre de bord ;
- 10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;
- 11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

- 1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de

service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

- 2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;
- 3° le conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;
- 4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;
- 5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;
- 6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;
- 7° toute personne qui ne présente pas un nouvel certificat d'aptitude médicale limitée ou inapte au ministre afin que le ministre puisse mentionner la mesure d'atténuation ou la restriction en résultant dans le certificat de qualification.

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

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

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

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

(4) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions des paragraphes 1^{er} et 2, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires et agents mentionnés à l'article 25, paragraphe 1^{er}.

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

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

- 1° si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti ;
- 2° si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la taxe ;
- 3° si le contrevenant est mineur au moment des faits ;
- 4° s'il s'agit d'une contravention ayant entraîné un dommage corporel.

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

(8) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant

les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

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

(10) Le versement de la taxe dans un délai de trente jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe 8 a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 25. Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale ayant la qualité d'officier de police judiciaire, soit les agents à partir de la catégorie de traitement C du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

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

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, les agents de surveillance prémentionnés ont la qualité d'officier de police judiciaire. A cette fin, ils doivent avoir suivi au préalable une formation professionnelle spéciale sur la recherche et les constatations d'infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la législation réglementant la navigation fluviale. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, le serment suivant : « Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

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

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

Chapitre 5 – Dispositions finales

Art. 26. Dispositions financières

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

(2) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cent euros la délivrance d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que membre d'équipage de pont, la délivrance d'un certificat d'opération spécifique ou d'une attestation du temps de navigation.

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

(4) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de cinquante euros le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou le renouvellement d'une autorisation spécifique.

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

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

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

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen organisé par le ministre et visé à l'article 13, paragraphe 2, point 1^o.

(9) La taxe d'instruction visée dans les paragraphes 1^{er} à 8 a la nature d'un droit de timbre qui est à acquitter par virement sur le compte bancaire de l'Administration de l'enregistrement et des domaines et de la TVA.

(10) Le paiement de cette taxe est prouvé par le demandeur au moment de l'introduction de la demande en vue des démarches reprises aux paragraphes 1^{er} à 8. Cette taxe ne peut pas être restituée.

Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1^{er} et 4, à l'article 16, paragraphe 1^{er} et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

Les modifications par acte délégué des normes de l'annexe IV de la directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

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

Art. 28. Dispositions modificatives

L'article 4 *quater*, alinéa 4, de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifié comme suit :

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

Art. 29. Dispositions transitoires

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

(2) Les membres d'équipage autres que les conducteurs titulaires d'un certificat de qualification délivré par un État membre avant le 18 janvier 2022, ou titulaires d'une qualification reconnue dans un ou plusieurs États membres, peuvent encore s'appuyer sur ce certificat ou sur cette qualification pendant une durée maximale de dix ans après cette date. Pendant cette période, ces membres d'équipage peuvent continuer à se prévaloir de la directive 2005/36/CE pour obtenir la reconnaissance de leur qualification par le ministre. Avant l'expiration de cette période, ils peuvent solliciter auprès d'une autorité compétente chargée de délivrer de tels certificats un certificat de qualification de l'Union européenne ou un certificat en application de l'article 7, paragraphe 2, sous réserve que les membres d'équipage aient fourni les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points 1^o et 3^o.

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

- 1° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que matelot : 540 jours de temps de navigation dont au moins 180 jours de navigation intérieure ;
- 2° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que maître matelot : 900 jours de temps de navigation dont au moins 540 jours de navigation intérieure ;
- 3° pour le certificat de qualification de l'Union européenne en tant que timonier : 1 080 jours de temps de navigation dont au moins 720 jours de navigation intérieure.

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

Les durées minimales des temps de navigation définies au deuxième alinéa, points 1°, 2° et 3°, du présent paragraphe peuvent être réduites de 360 jours de temps de navigation au maximum lorsque le demandeur est titulaire d'un diplôme reconnu par l'autorité compétente et sanctionnant la formation spécialisée du demandeur en navigation intérieure qui comporte des stages pratiques de navigation. La réduction des durées minimales des temps de navigation ne peut être supérieure à la durée de la formation spécialisée.

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

(4) Par dérogation au paragraphe 3, pour les membres d'équipage opérant sur des bacs qui sont titulaires de certificats nationaux établis conformément aux règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation et ayant été délivrés avant le 18 janvier 2022, ces certificats demeurent valables sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre sur lesquelles ils étaient valables avant cette date, pour une durée maximale de 20 ans après cette date.

(5) Sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre restent reconnus jusqu'au 17 janvier 2032 les certificats de qualification, les livrets de service et les livres de bord délivrés avant le 18 janvier 2024 par la Suisse conformément au RPN.

Art. 30. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante :

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

Art. 31. Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 17 janvier 2022.

Luxembourg, le 14 octobre 2022

La Présidente
Chantal GARY

La Rapportrice,
Jessie THILL

ANNEXE I

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

(N.B. Les références vers les articles s'entendent comme référence vers les articles afférents de la loi)

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

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

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

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

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

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

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

 - a) – être âgé d'au moins 17 ans,
 - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins deux ans, reposant sur les normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé;

ou
 - b) – être âgé d'au moins 18 ans,
 - avoir passé avec succès une évaluation des compétences, réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14, et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 250 jours qu'il a acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont;

ou
 - c) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription au programme de formation approuvé, ou avoir un minimum de 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans, avant l'inscription à un programme de formation approuvé,
 - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins neuf mois, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 90 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

2.2. Exigences relatives à la certification de maître matelot

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

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que matelot;
- ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 270 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé.

2.3. Exigences relatives à la certification de timonier

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

- a) – avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours en étant qualifié pour travailler en tant que maître matelot,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) – avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) – avoir une expérience professionnelle d'au moins 500 jours en tant que capitaine maritime,
 - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau opérationnel figurant à l'annexe II,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.

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

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

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

- a) – être âgé d'au moins 18 ans,
 - avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins trois ans, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 360 jours, dans le cadre de ce programme de formation approuvé ou ultérieurement,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- b) – être âgé d'au moins 18 ans,
 - être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union en tant que timonier ou d'un certificat de timonier reconnu en conformité avec l'article 7, paragraphe 2 ou 3,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours,
 - avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- c) – être âgé d'au moins 18 ans,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 540 jours, ou avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours si le demandeur peut également justifier d'une expérience professionnelle d'au moins 500 jours acquise sur un navire de mer en tant que membre d'équipage de pont,

- avoir passé avec succès une évaluation des compétences réalisée par une autorité administrative telle qu'elle est visée à l'article 14 et destinée à vérifier le respect des normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie; ou
- d) – avoir un minimum de cinq années d'expérience professionnelle avant l'inscription à un programme de formation approuvé, ou avoir au moins 500 jours d'expérience professionnelle en tant que membre d'équipage de pont d'un navire de mer avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé, ou avoir terminé un programme de formation professionnelle d'au moins trois ans avant l'inscription à un programme d'entraînement approuvé,
- avoir terminé un programme de formation approuvé tel qu'il est visé à l'article 15, d'une durée d'au moins un an et demi, et qui répondait aux normes de compétence relatives au niveau du commandement figurant à l'annexe II,
 - avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 180 jours dans le cadre de ce programme de formation approuvé et d'au moins 180 jours ultérieurement,
 - être titulaire d'un certificat d'opérateur de radiotéléphonie.
- 3.2. Exigences applicables aux autorisations spécifiques pour les certificats de qualification de l'Union relatifs aux conducteurs
- 3.2.1. Voies d'eau à caractère maritime
Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime figurant à l'annexe II.
- 3.2.2. Radar
Tout demandeur doit:
- satisfaire aux normes de compétence relatives à la navigation au radar figurant à l'annexe II.
- 3.2.3. Gaz naturel liquéfié
Tout demandeur doit:
- être titulaire d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de gaz naturel liquéfié (GNL) visé à la section 4.2.
- 3.2.4. Gros convois
Tout demandeur doit avoir accumulé un temps de navigation d'au moins 720 jours, dont au moins 540 jours en étant qualifié pour travailler en tant que conducteur de bateau et au moins 180 jours en pilotant un gros convoi.
4. Qualifications relatives à des opérations spécifiques
- 4.1. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de navigation avec passagers
Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
 - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de navigation avec passagers figurant à l'annexe II.
- Tout demandeur sollicitant le renouvellement d'un certificat de qualification de l'Union relatif aux experts en matière de navigation avec passagers doit:
- réussir un nouvel examen administratif ou suivre un nouveau programme de formation approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 2.
- 4.2. Exigences relatives à la certification d'un expert en matière de GNL
Tout demandeur sollicitant le premier certificat de qualification de l'Union en tant qu'expert en matière de GNL doit:
- être âgé d'au moins 18 ans,
 - satisfaire aux normes de compétence relatives aux experts en matière de GNL figurant à l'annexe II.

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

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

*

ANNEXE II

EXIGENCES ESSENTIELLES EN MATIERE DE COMPETENCE

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

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

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

Le matelot doit être capable:

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

Le matelot doit être capable:

 - d'aider le commandement du bâtiment pour la préparation, l'arrimage et la surveillance de la cargaison pendant les opérations de chargement et de déchargement,
 - d'aider le commandement du bateau pour la fourniture de services aux passagers,
 - d'apporter une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil².
 - 1.4. Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande

Le matelot doit être capable:

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

Le matelot doit être capable:

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

² Règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334 du 17.12.2010, p. 1).

1.6. Communication

Le matelot doit être capable:

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

1.7. Santé, sécurité et protection de l'environnement

Le matelot doit être capable:

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

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

2.0. Supervision

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

2.1. Navigation

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

2.2. Exploitation de bâtiments

Le conducteur de bateau doit être capable:

- d'appliquer les connaissances en matière de construction navale et de méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bateaux et posséder des connaissances de base relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil³,
- de contrôler et de surveiller les équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné.

³ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

2.3. Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

2.5. Entretien et réparation

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

2.6. Communication

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

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

Le conducteur de bateau doit être capable:

- de travailler avec les graphiques et cartes actualisés, les avis à la batellerie et aux navigateurs et les autres publications spécifiques aux voies d’eau à caractère maritime,
- d’utiliser les paramètres des marées, les courants de marée, les périodes et cycles, les horaires des courants de marée et des marées, et les variations dans un estuaire,
- d’utiliser les règles de la SIGNI (signalisation de voies de navigation intérieure) et de l’AISM (Association internationale de signalisation maritime) pour la sécurité de la navigation sur les voies d’eau intérieures à caractère maritime.

3.2. Navigation au radar

Le conducteur de bateau doit être capable:

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

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

4.1. Expert en matière de navigation avec passagers

Tout demandeur doit être capable:

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

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

Tout demandeur doit être capable:

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

*

ANNEXE III

EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES A L’APTITUDE MEDICALE

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

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

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

