



## Commission de la Mobilité et des Travaux publics

### Procès-verbal de la réunion du 10 mars 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

#### Ordre du jour :

1. 7817 Projet de loi relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation
  - Désignation d'un Rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

\*

Présents : M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics  
M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics  
(Département de la mobilité et des transports, chargé de direction du service de la Navigation intérieure)

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

\*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

\*

1. 7817 **Projet de loi relatif à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant**

## **modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation**

Madame Jessie Thill (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7817<sup>00</sup>.

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

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

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

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

La commission parlementaire procède à l'examen des articles à la lumière de l'avis du Conseil d'État du 17 décembre 2021.

### Préambule

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, dans son avis du 17 décembre 2021, relève qu'aux projets de loi le préambule est à omettre. Contrairement aux projets de règlement ou d'arrêté, qui doivent obligatoirement être munis d'un préambule, il y a lieu d'en faire abstraction dans les projets de loi. Le préambule est seulement ajouté au même moment que la suscription et la formule de promulgation.

La commission décide par conséquent de faire droit à cette remarque de la Haute Corporation et décide de supprimer le préambule.

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

L'article 1<sup>er</sup> a trait à l'objet du projet de loi.

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

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

## Article 2

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

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

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

## Article 3 – amendement 1<sup>er</sup>

L'article 3 a trait aux définitions.

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

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

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

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

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

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

~~« Article 3~~

**Art. 3. Définitions**

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

- ~~1)~~ 1° « voie d'eau intérieure », toute voie de navigation, autre que la mer, ouverte aux bâtiments visés à l'article 2 ;
- ~~2)~~ 2° « bâtiment », un bateau ou un engin flottant ;
- ~~3)~~ 3° « bateau », un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer ;
- ~~4)~~ 4° « remorqueur », un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage ;
- ~~5)~~ 5° « pousseur », un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé ;
- ~~6)~~ 6° « bateau à passagers », un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers ;
- ~~7)~~ 7° « certificat de qualification de l'Union européenne », un certificat délivré par une autorité compétente attestant qu'une personne respecte les exigences de la présente loi ;
- ~~8)~~ 8° « convention STCW », la convention STCW au sens de l'article 1<sup>er</sup>, point 21), de la loi directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- ~~9)~~ 9° « membres d'équipage de pont », les personnes qui participent à l'exploitation générale d'un bâtiment naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union européenne et qui effectuent des tâches diverses telles que des tâches liées à la navigation, au contrôle de l'exploitation du bâtiment, à la manutention de cargaison, à l'arrimage, au transport de passagers, à la mécanique navale, à l'entretien et à la réparation, à la communication, à la santé et à la sécurité, et à la protection de l'environnement, autres que les personnes exclusivement affectées au fonctionnement des moteurs,

des grues et des équipements électriques et électroniques ;

~~10)~~ 10° « certificat d'opérateur de radiotéléphonie », un certificat national, délivré par un État membre conformément au règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications, autorisant l'exploitation d'une station de radiotéléphonie sur un bâtiment de navigation intérieure ;

~~11)~~ 11° « expert en matière de navigation avec passagers », une personne travaillant à bord du bateau qui est qualifiée pour prendre des mesures dans les situations d'urgence à bord de bateaux à passagers ;

~~12)~~ 12° « expert en matière de gaz naturel liquéfié », une personne qui est qualifiée pour intervenir dans la procédure d'avitaillement d'un bâtiment propulsé au gaz naturel liquéfié ou pour être le conducteur d'un tel bâtiment ;

~~13)~~ 13° « conducteur de bateau » ou « conducteur », un membre d'équipage de pont qui est qualifié pour faire naviguer un bâtiment sur les voies d'eau intérieures des États membres et qui est qualifié pour exercer la pleine responsabilité à bord, y compris en ce qui concerne l'équipage, les passagers et la cargaison ;

~~14)~~ 14° « compétence », la capacité avérée d'utiliser les connaissances et aptitudes requises par les normes établies aux fins de la bonne exécution des tâches nécessaires à l'exploitation des bâtiments de navigation intérieure ;

~~15)~~ 15° « niveau du commandement », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme conducteur de bateau et à veiller à ce que les autres membres d'équipage de pont exécutent correctement l'ensemble des tâches inhérentes à l'exploitation d'un bâtiment ;

~~16)~~ 16° « niveau opérationnel », le niveau de responsabilité consistant à travailler comme matelot, comme maître matelot ou comme timonier et à contrôler en permanence l'accomplissement de l'ensemble des tâches relevant de son domaine de compétence conformément aux procédures appropriées et sous la direction d'une personne exerçant des fonctions au niveau du commandement ;

~~17)~~ 17° « gros convoi », un convoi poussé dont le produit longueur totale × largeur totale du bâtiment poussé est égal ou supérieur à 7 000 mètres carrés ;

~~18)~~ 18° « livret de service », un registre personnel détaillant les antécédents professionnels d'un membre d'équipage, notamment le temps de navigation et les trajets effectués ;

~~19)~~ 19° « livre de bord », un registre officiel des trajets effectués par un bâtiment et son équipage ;

~~20)~~ 20° « livret de service actif » ou « livre de bord actif », un livret de service ou un livre de bord ouvert à l'enregistrement de données ;

~~21)~~ 21° « temps de navigation », le temps, mesuré en jours, passé à bord par les membres d'équipage de pont au cours d'un trajet effectué sur un bâtiment de navigation intérieure, y compris lors des activités de chargement et de déchargement nécessitant des opérations de navigation active, qui a été validé par l'autorité compétente ;

~~22)~~ 22° « engin flottant », une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs ;

~~23)~~ 23° « longueur », la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris ;

~~24)~~ 24° « largeur », la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelet de défense ou analogues, non compris) ;

~~25)~~ 25° « tirant d'eau », la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau ;

~~26)~~ 26° « navigation saisonnière », une activité de navigation qui n'est pas exercée pendant plus de six mois chaque année ;

~~27)~~ 27° « directive 2017/2397 », la directive 2017/2397 du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE ;

~~28)~~ ~~28° « normes adoptées par la Commission européenne », normes établies par la Commission européenne conformément aux pouvoirs d'adopter des actes délégués ou des actes d'exécution établis par la directive 2017/2397 ;~~

~~28)~~ 28° « RPN », le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;

**29° « examinateur qualifié », un examinateur qui est titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il effectue ;**

**30° « superviseur qualifié », un superviseur qui est soit titulaire du certificat de qualification correspondant à l'examen qu'il supervise ou de tout autre certificat de navigation en matière de plaisance ;**

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

Article 4

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

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

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

Article 5

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

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

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

Article 6 – Amendement 2

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

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

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

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

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

d'autres Etats-membres, vu qu'il s'agit de certificats de qualification de l'Union ayant la qualité de titre de l'Union européenne.

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

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

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

« Article 6

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

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

**1° ils naviguent sur des voies d'eau classées comme voies d'eau intérieures à caractère maritime ;**

**2° ils naviguent sur des voies d'eau qui ont été recensées comme des tronçons de voies d'eau intérieures présentant des risques spécifiques ;**

~~a)~~ **3°** ils naviguent au radar ;

~~b)~~ **4°** ils conduisent des bâtiments fonctionnant au gaz naturel liquéfié ;

~~c)~~ **5°** ils conduisent de gros convois. »

**Article 7 – amendement 3**

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

Dans son avis du 17 décembre 2021, le Conseil d'État constate que le paragraphe 3 entend reconnaître la validité au Luxembourg des certificats délivrés par un pays tiers, « sous réserve de la procédure et des conditions énoncées à la directive 2017/2397 ». La Haute Corporation estime cependant que l'appréciation du respect de la procédure et des conditions énoncées par la directive n'appartient pas aux autorités nationales mais appartient à la Commission européenne. Une telle disposition ne transposant pas de manière correcte la directive, le Conseil d'État doit s'y opposer formellement. Par conséquent, le Conseil d'État demande d'énoncer au paragraphe sous revue que « Sans préjudice du paragraphe 2, tout certificat de qualification, livret de service ou livre de bord délivré par un pays tiers dont la reconnaissance a été



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

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

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

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

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

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

« Article 7

#### **Art. 7. Reconnaissance**

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

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

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

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

## Article 8

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

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

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

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

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

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

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

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

l'Union délivrés par le ministre. Les paragraphes sous revue sont à préciser en ce sens.

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

#### Article 9 -Amendement 4

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

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

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

#### « Article 9

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

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

a) 1° leur identité ;

b) 2° qu'ils satisfont aux exigences minimales définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation pour l'autorisation spécifique qu'ils ont sollicitée ;

c) 3° qu'ils sont titulaires d'un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ou d'un certificat reconnu conformément à l'article 7, paragraphes 2 et 3, ou qu'ils respectent les exigences minimales applicables aux certificats de qualification de l'Union européenne en tant que conducteurs prévues par la présente loi.

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

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

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

#### Article 10 – Amendement 5

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

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

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

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

« Article 10

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

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

a) 1° pour les certificats de qualification de l'Union en tant que membre d'équipage de pont et les autorisations spécifiques autres que celle visée à l'article 6, point ~~b)~~ **4°**, les pièces justificatives satisfaisantes visées à l'article 8, paragraphe 1, points ~~a), c) et d)~~ **1° et 3°**, aient été soumises ;

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

#### Article 11

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

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

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

#### Article 12

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

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

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

#### Article 13 -Amendement 6

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

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

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

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

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

« Article 13 »

**Art. 13. Évaluation des compétences**

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

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

a) 1° sous la responsabilité d'une autorité administrative conformément à l'article 14 ; ou

b) 2° dans le cadre d'un programme de formation approuvé conformément à l'article 15.

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

a) 1° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant que conducteur ;

b) 2° une autorisation spécifique pour la navigation au radar visée à l'article 6, point a) ;

c) 3° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de gaz naturel liquéfié ;

d) 4° un certificat de qualification de l'Union européenne en tant qu'expert en matière de navigation avec passagers.

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

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

## Article 14 – Amendement 7

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

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

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

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

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

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

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

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

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de prévoir que les membres de la

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

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

Au paragraphe 10, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour « fixer » les conditions et modalités de délivrance, de reconnaissance, de maintien et de retrait dudit certificat de qualification nationale. Si les personnes concernées interviennent à titre commercial ou libéral, le Conseil d'État rappelle que les éléments qui déterminent la limitation de l'exercice d'une profession doivent, quant à leur principe, faire l'objet d'une loi, et ce au regard de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Or, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution prévoit que « [d]ans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'en vertu d'une disposition légale particulière qui fixe l'objectif des mesures d'exécution et le cas échéant les conditions auxquelles elles sont soumises. »

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

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

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

Il s'agit de préciser que le titre de qualification visé au paragraphe 8 est un titre pour le personnel relevant de services publics tels que la Police Grand-ducale, le Service de la navigation, le CGDIS dans l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique sur la Moselle. Il ne s'applique pas à des personnes agissant à titre commercial ou libéral de sorte qu'il n'y a pas de violation de



l'article 32, paragraphe 2, de la Constitution. Afin d'éviter une transposition non conforme, ou un besoin d'adaptation en cas de changement d'une administration gouvernementale p. ex., la définition exacte de la directive a été reprise.

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

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

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

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

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

~~« Article 14~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) 1° les conditions **détaillées** de l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

b) 2° les modalités d'équivalence des certificats de qualification nationaux et étrangers pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

c) 3° les modalités de délivrance, de renouvellement, de remplacement, de retrait et de restitution du certificat de qualification visé au paragraphe ~~paragraphe~~ 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

d) 4° les conditions médicales **détaillées** à remplir par les conducteurs de bateaux pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

e) 5° les modalités **détaillées** de délivrance du certificat médical pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

f) 6° les matières **détaillées** de l'examen de **capacité professionnelle** auquel les candidats doivent se soumettre soumettent pour l'obtention du certificat de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> ;

g) 7° les modèles types des certificats de qualification visé au paragraphe 9 8, alinéa 1<sup>er</sup> »

#### Article 15 – Amendement 8

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

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

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

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

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

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

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

#### « Article 15 »

##### **Art. 15. Approbation des programmes de formation**

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

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

- (2) Le ministre ne peut approuver les programmes de formation visés au

paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article que si :

~~a.~~ 1° les objectifs de la formation, le contenu pédagogique, les méthodes, les moyens d'exécution, les procédures, y compris l'utilisation de simulateurs, le cas échéant, et le matériel didactique sont correctement documentés et permettent aux demandeurs d'atteindre les normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup> ;

~~b.~~ 2° les programmes d'évaluation des compétences utiles sont menés par des personnes qualifiées ayant une connaissance approfondie du programme de formation ;

~~c.~~ 3° un examen visant à contrôler le respect des normes de compétence visées à l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>, est effectué par des examinateurs qualifiés indépendants, qui ne se trouvent pas dans des situations de conflits d'intérêts.

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

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

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

#### Article 16 -Amendement 9

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

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

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

satisfaire d'une transposition par référence, à condition qu'il soit fait précisément référence à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Article 16

**Art. 16. Utilisation de simulateurs**

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

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

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

2° les informations suivantes :

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

b) une description de l'exploitation prévue.

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

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

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

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

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

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

~~(4)~~ (5) Le ministre révoque ou suspend les agréments qu'il a délivré pour des simulateurs qui ne satisfont plus aux normes visées au paragraphe 1<sup>er</sup>.

~~(5)~~ (6) Le ministre notifie à la Commission européenne la liste des

simulateurs ayant fait l'objet d'un agrément.

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

#### Article 17 – Amendement 10

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

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

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

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

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

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

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

« Article 17



## Art. 17. Livret de service et livre de bord

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

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

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

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

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

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

### Article 18 -Amendement 11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« ~~Article 18~~

**Art. 18. Aptitude médicale**

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

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

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

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

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

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

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

(6) Les normes d'aptitude médicale précisant les exigences relatives à l'aptitude médicale sur la base des exigences essentielles relatives à l'aptitude médicale visées à l'annexe III, notamment en ce qui concerne les tests que les médecins ~~doivent pratiquer~~ **pratiquent**, les critères qu'ils ~~doivent appliquer~~ **appliquent** en vue de déterminer l'aptitude au travail et la liste des restrictions et des mesures d'atténuation ~~sont fixées par la Commission européenne en conformité avec les articles 31 à 34 de la directive 2017/2397~~ **sont énumérées à l'article 4 de la directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397.**

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

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

#### Article 19 -Amendement 12

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

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

Nonobstant le fait que le projet de loi avait déjà tenu compte, dans le texte soumis, de l'avis de la CNPD du 17 décembre 2020, la commission parlementaire décide de faire droit aux oppositions formelles formulées à l'égard du paragraphe 2, deuxième et troisième phrases, et aux observations et

recommandations du Conseil d'État en ne maintenant que le paragraphe 2, 1<sup>ère</sup> phrase, et en supprimant le reste des dispositions de cet article vu le caractère superfétatoire de celles-ci, vu l'absence de sous-traitance du traitement des données.

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

« Article 19

**Art. 19. Protection des données à caractère personnel**

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

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

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

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

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

- ~~a) 1<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes morales créé par la loi du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales, afin d'obtenir les informations d'identification des entreprises de transport fluvial :  
— dénomination, forme juridique, numéro d'identité, siège social, date de dissolution ;~~
- ~~b) 2<sup>o</sup> pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, lettres a) et b), le registre national des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, afin d'obtenir les informations d'identification du membre d'équipage de pont indiquées sur les demandes ou constatées lors d'un contrôle :  
— noms et prénoms, numéro d'identification~~

~~national, nationalité, pays de résidence ;  
c) 3° pour les finalités visées au paragraphe 1<sup>er</sup>,  
lettres a) et b), du registre des entreprises qui  
exercent une activité visée à la loi modifiée du 2  
septembre 2011 réglementant l'accès aux professions  
d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à  
certaines professions libérales afin d'obtenir les  
informations des :~~

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

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

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

## Article 20

L'article 20 a trait aux registres.

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

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

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

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

Quant au paragraphe 3, la commission décide de faire droit aux observations du Conseil d'État en supprimant le libellé proposé d'être supprimé.

## Article 21 nouveau -Amendement 13

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

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

**« Art. 21. Autorités compétentes concernées**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nouvel article 22 (ancien article 21) – Amendement 14

L'ancien article 21 a trait au suivi.

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

Au paragraphe 2, il relève que la directive impose aux États membres de définir clairement les objectifs de formation et les normes de compétences ainsi que



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

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

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

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

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

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

« ~~Article 21~~ »

#### **Art. 22. Suivi**

(1) Toutes les activités exercées, le cas échéant, par des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux sous l'autorité du ministre liées à la formation, aux évaluations de compétences, ainsi qu'à la délivrance et à la mise à jour des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de

service et des livres de bord doivent faire font l'objet d'un suivi continu dans le cadre d'un système de normes de qualité **de type ISO 9001** afin de garantir la réalisation des objectifs de la présente loi et la conformité avec la directive 2017/2397.

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

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

~~a) 1°~~ la délivrance, le renouvellement, la suspension et le retrait des certificats de qualification de l'Union européenne, des livrets de service et des livres de bord ;

~~b) 2°~~ tous les cours et programmes de formation ;

~~c) 3°~~ les examens et évaluations effectués **par chaque État membre ou sous son autorité par le Grand-Duché de Luxembourg ; et**

~~d) 4°~~ les qualifications et l'expérience que doivent posséder les formateurs et les examinateurs. »

#### Nouvel article 23 (ancien article 22)

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

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

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

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

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

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

« ~~Article 22~~

### **Art. 23. Évaluation**

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

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

### Nouvel article 24 (ancien article 23) -Amendement 16

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

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

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

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de supprimer les termes « mesures appropriées » ; terminologie qui est selon le Conseil d'État susceptible d'être interprétée

comme un « pouvoir règlementaire ». Est opérée à cette fin une division du paragraphe 1 en deux paragraphes pour étayer les mesures nécessaires en vue de prévenir la fraude et les pratiques illégales.

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

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

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

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

« Article 23

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

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

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

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

## paragraphe 2.

~~(2) (3) Le ministre échange des informations pertinentes avec les autorités compétentes des autres États membres concernant la certification des personnes intervenant dans l'exploitation d'un bâtiment, y compris les informations relatives à la suspension et au retrait des certificats. Ce faisant, il respecte pleinement les principes de la protection des données à caractère personnel énoncés dans le règlement (UE) 2016/679.»~~

### Nouvel article 25 (ancien article 24) – Amendement 17

L'ancien article 24 a trait aux sanctions.

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

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

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

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

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

Une base légale pour les avertissements taxés est également ajoutée en tant que moyen de sanction efficace en s'inspirant de dispositions similaires de

l'article 9 de la loi du 23 décembre 2016 concernant la gestion du domaine public fluvial afin de pouvoir compléter le catalogue des avertissements taxés.

« Article 24

### Art. 25. Sanctions

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

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

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

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

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

1° le conducteur qui circule sans être en possession d'un livre de bord ;

2° le conducteur qui circule avec un livre de bord qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ;

3° le conducteur qui ne renseigne par correctement les membres d'équipage dans le livre de bord en fonction du mode d'exploitation ;

4° le conducteur qui laisse des blancs sur le livre de bord ;

5° le conducteur qui ne renseigne pas les temps de navigation de l'ensemble des membres de l'équipage dans les livrets de service ;

6° quiconque aura empêché les contrôles en faisant obstruction à l'immobilisation des bâtiments ou à la soumission par les membres d'équipage des certificats de qualifications et d'identité ;

7° quiconque se cache pour se soustraire aux contrôles à des lieux difficilement accessibles sur le bateau ;

8° toute personne qui se fait passer pour une autre personne lors de contrôles ;

9° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui ne fournira pas, sur demande de l'autorité, une

copie d'un livre de bord ;

10° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur du bateau qui en connaissance de cause ou par négligence fait naviguer son bateau avec un équipage ne disposant pas des qualifications requises par le mode d'exploitation, le type de bateau ou la zone de navigation ou omet de le mettre à l'arrêt ;

11° le conducteur, propriétaire, détenteur ou armateur qui aura mis en danger la sécurité de navigation par une omission de disposer de l'équipage dûment qualifié à bord.

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

1° toute personne qui circule comme membre d'équipage sans être en possession d'un certificat de qualification de l'Union européenne ou d'une autorisation spécifique appropriée, d'un livret de service correspondant ou d'un certificat de qualification reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

2° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne, une autorisation spécifique ou un livret de service mais dont la date de validité a expiré, qui est suspendu ou fait l'objet d'un retrait ou avec un certificat de qualification non reconnu conformément à la directive 2017/2397 précitée ;

3° conducteur qui circule sans autorisation spécifique conforme au mode d'exploitation, type de bateau ou à la zone de navigation où il navigue ;

4° toute personne qui circule comme membre d'équipage avec un certificat de qualification de l'Union européenne contenant une limitation médicale, alors qu'il ne respecte pas cette limitation ;

5° toute personne qui en étant renseignée comme membre d'équipage sur le livre de bord est absent de celui-ci alors que le bateau est en exploitation ;

6° toute personne qui ne peut présenter un certificat médical valable aux agents de contrôle qui le demandent ou qui ne réexamine pas son aptitude alors qu'il a des doutes que son aptitude médicale est restreinte ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

« Article 25

**Art. 26. Recherche et constatation des infractions**

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

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

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

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

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

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

**Nouvel article 27 (ancien article 26) – Amendement 19**

L'ancien article 26 a trait aux dispositions financières.

La commission parlementaire propose de compléter l'alinéa 2 (devenu le paragraphe 2) par une disposition supplémentaire sur les taxes, vu le travail

administratif lié à la délivrance de ces titres qui ne figuraient pas expressément dans le projet de loi.

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

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

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

« Article 26

### **Art. 27. Dispositions financières**

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

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

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

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

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

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

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

(8) Est assujetti à une taxe d'instruction de dossier de deux cent euros la participation à l'examen **sous la responsabilité d'une autorité administrative organisé par le ministre et** visé à

l'article 13, paragraphe 2, point 1° a).

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

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

### **Nouvel article 28 (ancien article 27) – Amendement 20**

L'ancien article 27 a trait aux normes et modèles fixées par la Commission européenne.

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

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

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

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

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

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

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

### **Nouvel article 28 (ancien article 27)**

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

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

« Article 27

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

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

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

### **Nouvel article 29 (ancien article 28)**

L'ancien article 28 à trait aux dispositions modificatives.

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

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

### **Nouvel article 30 (ancien article 29) - Amendement 21**

L'ancien article 29 a trait aux dispositions transitoires.

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

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

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

« Article 29

### **Art. 30. Dispositions transitoires**

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

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

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

sont remplies :

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

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

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

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

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

### **Nouvel article 31 (ancien article 30)**

L'ancien article 30 à trait l'entrée en vigueur.

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

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

### **Nouvel article 32 (ancien article 31)**

L'ancien article 31 à trait l'intitulé abrégé.

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

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

### **Nouvel article 33 (ancien article 32)**

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

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

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

## **2. Divers**

Aucun point divers n'est abordé.

**Procès-verbal approuvé et certifié exact**