



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022
2. 7900 Projet de loi portant modification de
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et
2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation
 - Rapporteur : Madame Jessie Thill
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, Mme Chantal Gary, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Transports aériens)

M. Loren Florey, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Direction de l'Aviation civile)

M. Max Nilles, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Navigation intérieure et logistique)

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Jeff Engelen, M. Marc Goergen, M. Marc Spautz

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022

Les projets de procès-verbal des réunions des 12 et 19 mai 2022 sont approuvés à l'unanimité par les membres présents de la commission.

**2. 7900 Projet de loi portant modification de
1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et
2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, et
3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne**

Madame Chantal Gary, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Une collaboratrice du Ministère de la Mobilité et des Transports publics procède à une brève présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7900⁰⁰.

Le projet de loi poursuit quatre buts.

Tout d'abord, il entend adapter la législation luxembourgeoise relative à la navigation aérienne pour la rendre conforme aux exigences découlant de la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale, faite à Beijing, le 10 septembre 2010, du Protocole, fait à Montréal, le 4 avril 2014, portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, faite à Tokyo, le 14 septembre 1963 et du Protocole additionnel, fait à Beijing, le 10 septembre 2010, à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970, ratifiés par trois lois datées toutes du 31 mai 2021. Ainsi, le présent projet de loi a pour objet de modifier et de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne en introduisant les infractions ou parties des obligations issues de ces trois instruments juridiques internationaux qui ne se

trouvent pas encore couverts par le droit pénal commun ou d'autres textes européens ou nationaux en la matière. Le Grand-Duché de Luxembourg sera alors en mesure de respecter ses obligations internationales.

En second lieu, il entend moderniser et adapter les dispositions pénales prévues par le cadre légal national de l'aviation civile aux évolutions du droit pénal général. En effet, ces adaptations au niveau de la qualification des infractions et du montant des seuils des peines pénales aux dispositions actuelles du code pénal s'avèrent nécessaires du fait que les dispositions existantes n'ont pas été modifiées depuis le texte d'origine et ne sont donc plus d'actualité. Par ailleurs, il est procédé à l'introduction d'une nouvelle infraction concernant le bagage abandonné, qui constitue de plus en plus un problème au niveau de la sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

En troisième lieu, le projet de loi étend le champ d'application de certaines dispositions de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne à la zone délimitée de l'aéroport, garantissant ainsi un meilleur niveau de sûreté et de sécurité de l'aéroport de Luxembourg.

Finalement, il entend clarifier certains aspects de la coopération entre l'aéroport et le Corps grand-ducal d'incendie et de secours (ci-après « CGDIS »). En effet, la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile ainsi que l'accord conclu entre l'Administration de la navigation aérienne et le CGDIS en présence de lux-Airport, disposent que le CGDIS opère le service d'incendie et de sauvetage de l'Aéroport de Luxembourg « pour le compte de l'Administration de la navigation aérienne ». Or, il apparaît dans la gestion pratique des activités de sauvetage et d'incendie à l'aéroport ainsi que dans l'exécution des responsabilités respectives, que la formalisation d'un lien direct entre le CGDIS et lux-Airport, ce dernier dans sa fonction d'exploitant de l'aérodrome, serait avantageuse pour toutes les parties concernées. Pour ce faire, il y a lieu de procéder à deux modifications législatives ainsi qu'à une adaptation de l'accord précité.

La commission procède ensuite à l'examen des articles ainsi qu'à l'examen de l'avis du Conseil d'État du 1^{er} avril 2022.

Intitulé

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, dans son avis du 1^{er} avril 2022, note qu'il convient d'ajouter un deux-points après les termes « portant modification de ». Au sein des énumérations, chaque élément se termine par un point-virgule et le terme « et » est à omettre comme étant superfétatoire.

Afin de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État, la commission parlementaire décide de modifier l'intitulé comme suit :

« Projet de loi portant modification de : 1° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, ~~et~~ 2° de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile, ~~et~~ 3° de la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne. »

Article 1^{er} nouveau

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État propose à l'endroit de l'article 3 du projet de loi, de compléter l'article 1^{er} de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

La commission parlementaire décide de retenir la proposition du Conseil d'État de compléter l'article 1^{er} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne afin d'augmenter la lisibilité du texte par l'ajout d'un nouvel article 1^{er} dans le projet de loi sous examen. Cette mesure est donc destinée à rendre le texte plus compréhensible pour le justiciable dans son application quotidienne.

Les articles subséquents sont par conséquent renumérotés.

Ancien article 1^{er} – nouvel article 2

L'ancien article 1^{er} (nouvel article 2) a pour objet de modifier l'article 12 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, s'agissant toujours du texte d'origine et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal.

Le Conseil d'État relève dans son avis du 1^{er} avril 2022 que la peine prévue par le projet de loi ne modifie pas la nature de la peine actuellement prévue, qui est également contraventionnelle et non, comme l'indiquent les auteurs, délictuelle. L'article sous examen ne donne pas lieu à d'autres observations de la part du Conseil d'État.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission décide de modifier l'article comme suit :

« **Art. 21^{er}.**

A l'article 12, ~~première phrase *liminaire*, de la même loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne~~, les termes « Sera puni d'un emprisonnement d'un jour à sept jours et d'une amende de 25 à 250 euros ou d'une de ces peines seulement » sont remplacés par les termes « Sera puni d'une amende de 25 à 500 euros ». »

Ancien article 2 – nouvel article 3

L'ancien article 2 (nouvel article 3) a pour objet de modifier l'article 14 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux propositions légistiques du Conseil d'État dans ses observations générales, la commission décide de modifier l'article comme suit :

« Art. 32.

L'article 14 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa ~~premier~~ 1^{er}, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un mois », et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 250 » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « de huit jours » sont remplacés par les termes « d'un mois » et le terme « 251 » est remplacé par le terme « 1 000 ». »

Ancien article 3 – nouvel article 4

L'ancien article 3 (nouvel article 4) a pour objet de modifier l'article 14*bis* de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. La terminologie en matière d'armes est adaptée à la terminologie des textes européens en matière de sûreté et la notion des articles prohibés dans le cadre de l'aviation civile.

Afin d'augmenter la lisibilité du texte, et notamment sa compréhension pour le justiciable dans son application quotidienne, le Conseil d'État, dans son avis du 1^{er} avril 2022, propose de compléter l'article 1^{er} de la loi précitée du 31 janvier 1948 par un nouvel alinéa, libellé comme suit : « Les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques » sont à comprendre au sens défini par le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002. »

Afin de faire droit à la suggestion du Conseil d'État, la commission décide d'insérer un nouvel article 1^{er} afin de définir les termes « zone délimitée », « zone de sûreté à accès réglementé » et « parties critiques ».

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, à l'article 14*bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, dans sa nouvelle teneur proposée, signale qu'en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 251 à 12 500 euros ». Par ailleurs, l'adjectif « communautaire » est à bannir des textes normatifs et il y a dès lors lieu de recourir systématiquement aux termes « de l'Union européenne ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« Art. 43.

A l'article 14*bisbis*, paragraphe 1^{er}premier, de la même loi, l'alinéa 1^{er}premier est remplacé par le texte suivant :

« Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 12_500 euros ou d'une de ces peines seulement, toute personne transportant à bord d'un aéronef, dans une zone délimitée, dans une zone de sûreté à accès réglementé ou dans les parties critiques de l'aéroport de Luxembourg des armes à feu, des armes de spectacle, des armes

incendiaires, des armes blanches et objets coupants, des armes non à feu, des appareils à effet paralysant, des instruments contondants, des substances explosives et inflammables et des liquides prohibés par le droit communautaire de l'Union européenne. » »

Ancien article 4 – nouvel article 5

L'ancien article 4 (nouvel article 5) a pour objet de modifier l'article 14^{ter} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ainsi, il élargit le champ d'application dudit article à la zone délimitée¹.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022 quant au fond.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 1^{er}, point 2^o, il y a lieu de remplacer la virgule après les termes « des zones délimitées » par le terme « et ».

Afin de faire droit aux observations d'ordre légistique du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 54.**

(1) ~~L'article 14^{ter}, paragraphe premier, de la même loi, est modifié comme suit :~~

1^o Au paragraphe 1^{er} sont apportées les modifications suivantes :

- 3^o a) à l'alinéa ~~premier~~ 1^{er}, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 2^o b) à l'alinéa 2, les termes « des zones délimitées, et » sont insérés entre les termes « sera reconduite en dehors » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3^o c) à l'alinéa 3, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 4^o d) à l'alinéa 4, les termes « dans une zone délimitée, » sont insérés entre les termes « Toute personne circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé » ;
- 5^o e) à l'alinéa 5, les termes « dans les zones délimitées, » sont insérés entre les termes « titulaires de laissez-passer journaliers » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».

(2) ~~L'article 14^{ter}, paragraphe 2, de la même loi, est modifié comme suit :~~ 2^o Au paragraphe 2 sont apportées les modifications suivantes :

- 1^o a) à l'alinéa 1^{er} ~~premier~~, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « Tout conducteur d'un véhicule pénétrant » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;

¹ La zone délimitée est une zone de sûreté aéroportuaire soumise à des règles d'accès et de circulation particulières définies par l'autorité nationale sur base d'une évaluation du risque.

- 2° b) à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « titulaire d'une carte d'identité aéroportuaire » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ;
- 3° c) à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « et circulant » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ».

~~(3) A l'article 14ter, paragraphe 3, de la même loi, 3° Au paragraphe 3, les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ». »~~

Ancien article 5 – nouvel article 6

L'ancien article 5 (nouvel article 6) a pour objet de compléter la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne par l'ajout d'un nouvel article 14^{quater} introduisant une nouvelle infraction pénale concernant le bagage abandonné.

Le Conseil d'État suggère, dans son avis du 1^{er} avril 2022, dans un souci de lisibilité du texte, de le reformuler comme suit : « Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

L'article sous examen n'appelle pas d'autre observation de la part du Conseil d'État.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État, estime que l'article sous examen est à reformuler de la manière suivante :

« **Art. 5.** Après l'article 14^{ter} de la même loi, il est inséré un article 14^{quater} nouveau, libellé comme suit : « Art. 14^{quater}. [...] ». »

Dans un souci de lisibilité du texte et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

Art. 65.

~~A la suite de Après l'article 14^{terter}, de la même loi, il est inséré un ajouté un nouvel article 14^{quaterquater} nouveau, libellé comme suit :~~

« Art. 14^{quaterquater}. Sera punie d'une amende de 300 euros à 3 000 euros toute personne qui abandonne son bagage dans l'enceinte de l'aéroport si cet abandon entraîne ~~et entraînant~~ l'intervention de la force publique, d'un service public ou de tout autre service de surveillance ou de sauvetage. Cette amende présente le caractère d'une peine de police. »

Ancien article 6 – nouvel article 7

L'ancien article 6 (nouvel article 7) a pour objet de modifier l'article 24~~ter~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022 quant au fond.

Quant à la forme et afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

Art. 76.

A l'article 24~~terter~~, paragraphe 1^{er}premier, de la même loi, les termes « 14, » sont supprimés et les termes « , 14~~quater~~quater » sont insérés entre les termes « 14~~terter~~ » et les termes « et 24~~bis~~bis ».

Ancien article 7 – nouvel article 8

L'ancien article 7 (nouvel article 8) a pour objet de modifier l'article 28~~bis~~ de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. L'article 28~~bis~~ est actualisé et adapté sur base des dispositions actuelles de l'article 12 du code de la route.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État renvoie à l'observation générale relative à la structuration des dispositions modificatives. Au paragraphe 3, à l'article 28~~bis~~, paragraphe 3, alinéa 2, troisième phrase, dans sa nouvelle teneur proposée, le Conseil d'État signale que les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif.

Partant il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale ». À la quatrième phrase, il y a lieu d'entourer les termes « à titre de preuve contraire » de virgules. Au paragraphe 4, point 2°, il est précisé que le terme « précitée » est à introduire entre la nature et la date de l'acte en question et le terme « modifiée » est à omettre même si l'acte a déjà fait l'objet de modifications. Cette observation vaut également pour le paragraphe 6, à l'article 28~~bis~~, paragraphe 4, alinéa 4, dans sa nouvelle teneur proposée.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 87.**

L'article 28-~~bis~~bis de la même loi est modifié comme suit :

~~(1) A l'article 28bis, paragraphe premier, de la même loi, 1° Au paragraphe 1^{er},~~ les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé et » sont remplacés par les termes « dans les zones délimitées, dans les zones de sûreté à accès réglementé ou ».

~~(2) A l'article 28bis, 2° Au~~ paragraphe 2, alinéa 2, ~~de la même loi,~~ les termes « des zones délimitées, » sont insérés entre les termes « à l'intérieur » et les termes « des zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport ».

~~(3) A l'article 28bis, 3° Au~~ paragraphe 3 ~~de la même loi,~~ sont apportées les modifications suivantes :

a) l'alinéa 2 est remplacé par le texte suivant :

« Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen d'appareils homologués. Les critères à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils sont ceux fixés par l'article 12, paragraphe 7, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Le membre de la police Police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander, à titre de preuve contraire, à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. »

~~(4) L'article 28bis, paragraphe 3, b) à l'alinéa 7, de la même loi, est modifié comme suit :~~ 1° les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé » ; ~~et~~ 2° les termes « selon les modalités qui précèdent » sont remplacés par les termes « par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée ».

~~(5) A l'article 28bis, 4° Au~~ paragraphe 4, sont apportées les modifications suivantes :

a) à l'alinéa 1^{er} ~~premier, de la même loi,~~ le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Substance	Taux (ng/mL)
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylcgonine	25

»

~~(6) A l'article 28bis, paragraphe 4, de la même loi,~~ b) l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« Les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer l'état alcoolique ou la présence de stupéfiants dans l'organisme ou la consommation de substances médicamenteuses de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, accède et circule dans les zones délimitées ou dans les zones de sûreté à accès réglementé ainsi que les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont ceux fixés à l'article 12, paragraphe 7, de la loi précitée modifiée du 14 février 1955 précitée. »

~~(7) A l'article 28bis, paragraphe 4, c) à l'alinéa 6, de la même loi, les termes « d'une substance prévue » sont remplacés par les termes « d'une des substances prévues ».~~

~~(8) A l'article 28bis, paragraphe 4, d) à l'alinéa 7, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

~~(9) A l'article 28bis, paragraphe 4, e) à l'alinéa 8, de la même loi, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « dans un accident survenu » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg ».~~

~~(10) L'article 28bis, paragraphe 4, f) à l'alinéa 9, de la même loi, est modifié comme suit : 1° à la première phrase, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « aux dates et heures, et » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé »; 2° la première et la phrase est complétée in fine par les termes « , même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident ».~~

~~(11) A l'article 28bis, paragraphe 4, g) à l'alinéa 12, de la même loi, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « l'accès et la circulation » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé ».~~

~~(12) A l'article 28bis, 5° Au paragraphe 5, alinéa 1^{er} premier, de la même loi, les termes « soit aux tests standardisés » sont remplacés par les termes « soit à la batterie de tests standardisés ».~~

~~(13) A l'article 28bis, 6° Au paragraphe 6, de la même loi, les termes « , les zones délimitées » sont insérés entre les termes « l'aéronef » et les termes « ou les zones de sûreté à accès réglementé ». »~~

Ancien article 8 – nouvel article 9

L'ancien article 8 (nouvel article 9) a pour objet de modifier l'article 29 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime que la phrase liminaire est à reformuler de la manière suivante : « À l'article 29 de la même loi, il est ajouté un alinéa 2 nouveau, libellé comme suit : ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« Art. 98.

A l'article 29, de la même loi, il est ajouté un ~~nouvel~~ alinéa 2 nouveau libellé comme suit :

« Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, quiconque aura, illicitement et intentionnellement :

- 1° libéré ou déchargé à partir d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 2° utilisé contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme biologique, chimique ou nucléaire, ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- 3° utilisé un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement. » »

Ancien article 9 – nouvel article 10

L'ancien article 9 (nouvel article 10) a pour objet de modifier l'article 30 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État estime qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, **le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné**, au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. À la phrase liminaire, il y a lieu de supprimer les virgules. Cette observation vaut également pour les articles 11, phrase liminaire, 13, phrase liminaire, et 14, phrase liminaire.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« Art. 109.

L'article 30, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 30.**

Sera puni d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 5 000 à 10 000 euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura, sans autorisation, transporté au moyen d'un aéronef ou aura embarqué à bord d'un aéronef, en vue de transport :

- 1° des munitions ou du matériel de guerre ;
- 2° des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou des équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux lorsque ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire ;
- 3° des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ; ou
- 4° tout autre objet ou matière dont le transport par air est interdit ou soumis à des restrictions. » »

Ancien article 10 - nouvel article 11

L'ancien article 10 (nouvel article 11) a pour objet de modifier l'article 31 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. En effet, les dispositions de l'article 31 datent de 1978 et les dispositions pénales n'ayant pas été revues depuis, il convient d'adapter les dispositions pénales aux dispositions actuelles du code pénal et de procéder au remplacement des dispositions non conformes au code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022 quant au fond.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« Art. 1140.

L'article 31 de la même loi est modifié comme suit :

- 1° au paragraphe 1^{er}~~premier~~, sont ajoutés à la suite du terme « réclusion » les termes « de cinq à dix ans » ;
- 2° au paragraphe 2, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 3° au paragraphe 3, les termes « des travaux forcés » sont remplacés par les termes « de la réclusion » ;
- 4° au paragraphe 4, les termes « puni de mort » sont remplacés par les termes « puni de la réclusion à vie ». »

Ancien article 11 – nouvel article 12

L'ancien article 11 (nouvel article 12) a pour objet de modifier l'article 31-1 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1244.**

L'article 31-1, de la même loi, est modifié comme suit :

1° le paragraphe 1^{er} premier est remplacé par le texte suivant :

« (1) Sera puni de la réclusion de cinq à dix ans, celui qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

- 1° aura commis un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ; ou
- 2° aura commis à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort ; ou
- 3° aura détruit ou endommagé gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou aura interrompu les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport ; ou
- 4° aura détruit un aéronef en service ou causé à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ; ou
- 5° aura placé ou fera placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol. » ;

2° aux paragraphes 2, 3 et 4, les termes « , 1) et 2) » sont supprimés. »

Ancien article 12 (nouvel article 13)

L'ancien article 12 (nouvel article 13) a pour objet de modifier l'article 33 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Ici à nouveau, les seuils doivent être adaptés conformément aux dispositions actuelles du code pénal.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1342.**

A l'article 33, alinéa 2, de la même loi, les termes « d'un jour à sept jours » sont remplacés par les termes « de huit jours à un an » et les termes « 25 à 250 » sont remplacés par les termes « 251 à 1 000 ». »

Ancien article 13 - nouvel article 14

L'ancien article 13 (nouvel article 14) a pour objet de modifier l'article 37 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui énonce les règles définissant la compétence des tribunaux luxembourgeois pour connaître des infractions prévues par ladite loi.

Le Conseil d'État, dans son avis du 1^{er} avril 2022, note qu'il y a lieu de faire abstraction de la mention de l'article 7-5 du Code de procédure pénale, qui n'a pas trait à des règles de compétence, mais à la prise en considération par le droit national luxembourgeois de condamnations définitives prononcées à l'étranger.

Afin de faire droit à la remarque du Conseil d'État concernant l'article 7-5 du Code de procédure pénale, la commission décide d'en faire abstraction.

La commission décide également de tenir compte des observations légistiques du Conseil d'État. L'article sous examen est par conséquent modifié comme suit :

« Art. 1413.

L'article 37, de la même loi, est remplacé par le texte suivant :

« Les infractions commises à bord d'un aéronef luxembourgeois privé ou d'Etat sont réputées commises au Grand-Duché et peuvent y être poursuivies même si l'auteur ou le complice présumé ne se trouve pas sur le territoire du Grand-Duché.

La compétence territoriale s'étend aux aéronefs non immatriculés au Luxembourg, lorsque l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur le territoire national et lorsque l'auteur présumé de l'infraction se trouve à bord de cet aéronef, ou lorsque la sécurité de l'aéronef ou des personnes ou des biens à bord, ou le bon ordre et la discipline à bord, sont compromis.

Les présentes dispositions relatives à la compétence territoriale s'appliquent sans préjudice des articles 5 à 7-~~54~~ du Code de procédure pénale.

Pourront encore être poursuivis au Grand-Duché les auteurs et les complices des infractions visées à l'article 31 de la présente loi si les infractions ont été commises à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Grand-Duché, ou encore si les auteurs ou les complices présumés de ces infractions se trouvent sur le territoire luxembourgeois. » »

Ancien article 14 – nouvel article 15

L'ancien article 14 (nouvel article 15) a pour objet de modifier l'article 39 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1514.**

L'article 39, de la même loi, est modifié comme suit :

- 1° à l'alinéa ~~1^{er}~~^{premier},
 - a) les termes « et les agents » sont insérés entre les termes « Les officiers » et les termes « de police judiciaire » ;
 - b) les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « leur responsabilité » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 2° à l'alinéa 2, les termes « dans les zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « faire procéder » et les termes « dans les zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport de Luxembourg » ;
- 3° à l'alinéa 3, les termes « dans une zone délimitée ou » sont insérés entre les termes « de rester » et les termes « dans une zone de sûreté à accès réglementé ». »

Ancien article 15- nouvel article 16

L'ancien article 15 (nouvel article 16) a pour objet de modifier l'article 39^{quater} de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022.

Dans ses observations d'ordre légistique, le Conseil d'État signale qu'il y a lieu d'écrire « aéroport de Luxembourg ».

Afin de faire droit aux observations légistiques du Conseil d'État, la commission décide de modifier l'article sous examen comme suit :

« **Art. 1615.**

A l'article 39~~quater~~^{quater}, paragraphe ~~1^{er}~~^{premier}, alinéa 2, de la même loi, les termes « aux zones délimitées ou » sont insérés entre les termes « missions de contrôle des accès » et les termes « aux zones à accès réglementé de l'~~Aéroport~~ aéroport de Luxembourg ». »

Anciens articles 16 et 17 (nouveaux articles 17 et 18)

Les deux articles à modifier prévoient que le CGDIS opère le Service d'incendie et de sauvetage pour le compte de l'ANA. Or, compte tenu de la réglementation sur la gestion des aérodromes qui prévoit que les services d'incendie et de sauvetage sont de la compétence de l'exploitant d'aérodrome, il y a lieu de formaliser ce principe dans la loi et de modifier les articles 4 et 89 de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile.

Les articles sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

Article 18

Il y a lieu de rayer de la liste des missions de l'ANA l'intervention en cas d'accident ou d'incident à l'aéroport, alors que cette tâche est assurée par le CGDIS. Ceci permet de clarifier les missions de chaque entité.

L'article sous examen ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 1^{er} avril 2022, ni quant au fond, ni quant à la forme.

3. 7817 Projet de loi relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et portant modification de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 14 juin 2022.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 2

L'article 2 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 3 – amendement 1°

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

Afin de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'État à l'endroit de l'article 3, la commission propose de supprimer la définition relative à l'autorité

compétente et de la remplacer par une définition relative au ministre ayant les Transports dans ses attributions.

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

« Art. 3. Définitions

(...)

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

Article 4

L'article 4 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 5

L'article 5 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 6

L'article 6 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 7

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

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

Dans sa teneur amendée, le paragraphe 3 nouveau entend reconnaître comme valable sur la Moselle et la partie navigable de la Sûre tout certificat de qualification « délivré par un pays tiers et dont la reconnaissance a été octroyée par acte d'exécution de la Commission européenne ou délivré par

les autorités compétentes d'autres États membres conformément à l'article 38, paragraphes 1^{er} et 3 de la directive 2017/2397 ».

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

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

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

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

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

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

Article 8 – amendement

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

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

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

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

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

1° leur identité ;

2° qu'ils satisfont aux exigences définies à l'annexe I en matière d'âge, de compétence, de conformité administrative et de temps de navigation qui correspondent à la qualification qu'ils ont sollicitée ;

3° qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale conformément à l'article 18.

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

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

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

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

Article 9

Dans son avis complémentaire du 14 juin 2022, le Conseil d'État, de la même manière que pour l'article 8 de la loi en projet, formule une opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive doit être maintenue au sujet de l'article 9 de la loi en projet, pour lequel les auteurs se sont contentés de

supprimer le terme « minimales » du texte de l'article sans procéder de même pour l'annexe I auquel l'article 9 renvoie.

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

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

Article 10

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

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

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

Article 11

L'article 11 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 12

L'article 12 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 13

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

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

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

Dans ses remarques d'ordre légistique le Conseil d'État suggère qu'au paragraphe 1^{er}, il y a lieu de reproduire avec exactitude l'intitulé de la « directive déléguée (UE) 2020/12 de la Commission européenne du 2 août 2019 complétant la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil

en ce qui concerne les normes relatives aux compétences et aux connaissances et aptitudes correspondantes, aux épreuves pratiques, à l'agrément de simulateurs et à l'aptitude médical ». Par ailleurs, les termes « telle que modifiée » se rapportent à la directive et sont à écrire au singulier.

Cette observation vaut également pour le paragraphe 4.

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

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

Article 14

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

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

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

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

Article 15

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

règlement grand-ducal « établit des programmes de formation », et non pas qu'il « peut établir » de tels programmes.

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

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

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

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

Article 16

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

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

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

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

« Art. 16. Utilisation de simulateurs

- (1) Les simulateurs utilisés pour évaluer les compétences sont agréés par le ministre. Cet agrément est délivré sur demande lorsqu'il est démontré que le simulateur satisfait aux normes applicables aux simulateurs énumérées à l'article 3 de la directive déléguée (UE) 2020/12 précitée

telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 312 de la directive 2017/2397. La demande est introduite par voie écrite.

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

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

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

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

2° les informations suivantes :

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

b) une description de l'exploitation prévue.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 17

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

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

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

Article 18

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Art. 18. Aptitude médicale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 19

L'article 19 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 20

L'article 20 n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Article 21- supprimé

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

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

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

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

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

Les articles subséquents sont par conséquent à renuméroter.

Ancien article 22 – article 21 nouveau

L'ancien article 22 (article 21 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Ancien article 23 – article 22 nouveau

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

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

Ancien article 24- article 23 nouveau

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

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

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

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

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

Ancien article 25 – article 24 nouveau

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

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

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

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

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

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

Ancien article 26 – article 25 nouveau

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

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

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

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

Ancien article 27 – article 26 nouveau

L'ancien article 27 (article 26 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Ancien article 28 – article 27 nouveau

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

Concernant plus particulièrement les normes visées à l'annexe IV de la directive (UE) 2017/239 qui peuvent être modifiées par acte délégué de la Commission européenne au sens de l'article

32 de cette directive, le Conseil d'État demande de transposer l'annexe IV en question comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« ~~Art. 28. Art. 27. Normes fixées par la Commission européenne~~
~~Les normes mentionnées à l'annexe IV de la loi, telle que~~
~~modifiée par les actes délégués de la Commission européenne~~
~~pris en conformité de l'article 32 de la directive 2017/2397~~
~~précitée, sont applicables aux dates y indiquées au Grand-~~
~~Duché de Luxembourg.~~

Les exigences visées à l'article 13, paragraphes 1^{er} et 4, à l'article 16, paragraphe 1^{er} et à l'article 18, paragraphe 6, respectent les normes établies par le CESNI visées à l'annexe

IV de la directive (UE) 2017/2397 précitée, telles que modifiées par acte délégué de la Commission européenne conformément à l'article 32 de la directive (UE) 2017/2397.

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

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

Ancien article 29- nouvel article 28

L'ancien article 29 (article 28 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Ancien article 30 – nouvel article 29

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

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

Même si le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bi- ou multilatéral spécifique en la matière avec des pays tiers, le Luxembourg - *de jure* et *de facto* -, par le biais du règlement de police sur la navigation de la Moselle (basé sur la Convention de la Moselle, qui date d'avant le traité de l'Union européenne) et du fait du condominium germano-luxembourgeois pour la Moselle - reconnaît les certificats de qualification, livres de bord et livrets de service d'États tiers reconnus par les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), dont la Suisse fait partie.

En conséquence des citations des législations allemande et mosellane², il s'avère nécessaire de transposer le point 2) de la directive modificative 2021/1233 au niveau de l'article 30.

² Cit. Binnenschiffpersonalverordnung (BinSchPersV) du 21.12.21.

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

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

Ancien article 31 – nouvel article 30

L'ancien article 31 (article 30 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

Ancien article 32 – nouvel article 31

L'ancien article 32 (article 31 nouveau) n'appelle ni d'observations de la part de la commission parlementaire, ni d'observations de la part du Conseil d'État.

4. Divers

Aucun point divers a été abordé.

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

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

**Cit. : « Article 1.08 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle
« Construction, gréement et équipages des bâtiments**

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

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

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

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

b) la preuve de la qualification des membres de l'équipage est fournie au moyen d'un livret de service conforme au modèle rhénan ou de l'un des documents prévus dans le Règlement relatif à la conduite de bâtiments sur la Moselle.

Ceci ne s'applique pas aux menues embarcations. »

Procès-verbal approuvé et certifié exact