

N° 7706⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DES PME, DE L'ENERGIE, DE L'ESPACE ET DU TOURISME

(5.12.2024)

La commission se compose de : Mme Carole HARTMANN, Président ; Mme Simone BEISSEL, Rapporteur ; Mme Diane ADEHM, M. Guy ARENDT, M. Marc BAUM, M. Jeff BOONEN, M. Félix EISCHEN, M. Franz FAYOT, M. Patrick GOLDSCHMIDT, M. Claude HAAGEN, Mme Paulette LENERT, Mme Octavie MODERT, M. Tom WEIDIG, M. Joëlle WELFRING, Mme Stéphanie WEYDERT, Membres.

*

1) ANTECEDENTS

Le 17 novembre 2020, Monsieur le Ministre de l'Economie a déposé le projet de loi n° 7706 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires. Au texte gouvernemental étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, les fiches financière et d'évaluation d'impact ainsi que le règlement (CE) n° 725/2004 à mettre en œuvre.

La Chambre de Commerce a publié son avis le 28 janvier 2021.

Le 23 février 2021, le Conseil d'Etat a rendu son avis.

Le 4 mars 2021, Monsieur le Ministre de l'Economie a présenté le projet de loi au sein de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace qui a désigné Madame Lydia Mutsch comme rapporteur du projet de loi et a entamé l'examen conjoint des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat. Constatant le lien étroit du projet de loi sous examen avec le projet de loi n° 7329 concernant le registre public maritime et qu'elle venait d'amender, la commission a décidé de suspendre ses travaux jusqu'à l'obtention de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat au sujet dudit projet de loi.

À la suite des élections législatives d'octobre 2023, le projet de loi n° 7706 a été renvoyé à la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme, ci-après la « commission ».

Lors de sa réunion du 18 janvier 2024, la commission a désigné Madame Simone Beissel comme rapporteur du projet de loi, a repris ses travaux et a achevé l'examen de l'avis du Conseil d'Etat.

Le 21 mars 2024, la commission a transmis une lettre d'amendements pour avis complémentaire à la Haute Corporation.

Le 19 avril 2024, la Chambre de Commerce a publié son avis complémentaire.

Le 25 juin 2024, le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire.

Le 27 juin 2024, la commission a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et a décidé de procéder à la rédaction de son projet de rapport.

Le 5 décembre 2024, la commission a adopté le présent rapport.

*

2) OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi 7706 vise à transposer en droit luxembourgeois un certain nombre de dispositions du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires contre des menaces d'actions illicites.

Considérations générales

L'objectif principal du règlement (CE) n°725/2004 est l'instauration des mesures européennes qui cherchent à améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires utilisés dans le trafic et le commerce national. En outre, le règlement vise la mise en œuvre de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, ci-après désignée « Convention SOLAS », et source de la création du registre maritime luxembourgeois en 1990.

La Convention SOLAS a été sujet de plusieurs modifications, comme l'introduction du chapitre XI-2 concernant des mesures spéciales ayant pour objectif de renforcer la sûreté maritime. À ce chapitre adhère le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ci-après désigné « code ISPS ».

Le code ISPS affiche deux parties, à savoir :

- la partie A qui contient des mesures obligatoires ;
- la partie B qui propose des recommandations.

Cependant, le règlement en cause impose l'application obligatoire au sein des Etats membres de l'Union européenne pour certaines recommandations de la partie B, notamment celles concernant la révision des plans de sûreté des navires ou l'évaluation de sûreté des installations portuaires.

Les dispositions prévues dans la partie A et partiellement dans la partie B du code ISPS du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS s'appliquent aux navires battant pavillon luxembourgeois effectuant des voyages internationaux suivants :

- les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;
- les unités mobiles de forage au large.

Le projet de loi vise également à nommer le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes en tant qu'autorité de sûreté maritime compétente, responsable de la mise en place, de la coordination et de la surveillance du respect des dispositions imposées concernant la sûreté des navires et des installations portuaires.

Ce projet de loi détermine également les règles et conditions nécessaires à la délégation à un ou plusieurs organismes habilités à effectuer les missions d'approbation des plans de sûreté ou de leurs amendements, du contrôle des mesures de sûreté ou encore du renouvellement du certificat international de sûreté, agissant en tant qu'organismes de sûreté reconnus au nom du commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes.

En outre, le projet de loi met à jour les sanctions pénales et administratives en cas d'infraction (dernièrement revues en 1990) afin qu'elles soient cohérentes avec la revendication de l'article 14 du règlement y afférent et qui impose aux Etats membres la mise en place de « sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives ».

Pour tout détail complémentaire, il est renvoyé au commentaire des articles du document de dépôt et du présent rapport.

3) AVIS

3.1) Avis de la Chambre de Commerce

Dans son avis, la Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à exprimer quant aux articles et approuve le projet de loi.

Dans son avis complémentaire, la Chambre de Commerce signale qu'elle n'a pas de commentaire à formuler au sujet des amendements parlementaires.

3.2) Avis du Conseil d'Etat

Dans son avis, la Haute Corporation n'a pas exprimé d'opposition formelle. Elle a, toutefois, fourni de nombreuses précisions quant à la formulation de certains articles.

Le Conseil d'Etat souligne que le projet de loi doit être lu en prenant en compte le projet de loi 7329 modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

La Haute Corporation donne à considérer que bien que les règles internationales en matière maritime soient fortement influencées par la langue juridique anglaise « moins précise », il faut que le législateur luxembourgeois, appliquant la langue juridique française, prenne soin de recourir de façon consciencieuse à la terminologie précise caractérisant la langue juridique française de sorte à assurer la cohérence des concepts, tout en respectant les dispositions internationales.

Afin de respecter le code ISPS ainsi que la Convention SOLAS, le texte du projet de loi prévoit à l'article 4 la présence du matériel et de l'équipement de sûreté adéquat à bord de tout navire. Cependant, la Convention SOLAS précise que le niveau de sûreté à respecter doit être déterminé par les « Administrations » et les « Gouvernements contractants ». A ce sujet, le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité d'un acte juridique formel précisant le niveau de sûreté, prescrit pour les navires battant pavillon luxembourgeois, dans le sens du terme « *security* » prévu dans la Convention SOLAS. Le règlement grand-ducal du 16 mai 2019 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers n'y prévoit que des mesures du type sécurité « *safety* » et non sûreté « *security* ».

En inspectant le code ISPS, le Conseil d'Etat remet en question si les dispositions prévues dans le cadre de la procédure d'approbation de la déclaration de sûreté et du contrôle de cette dernière par l'organisme de sûreté ou le commissaire sont suffisantes. Le code ISPS prévoit la détermination de la nécessité d'une déclaration de sûreté par le gouvernement contractant. La Haute Corporation s'interroge sur les implications que cela aura pour le Luxembourg.

L'ancien article 22 (devenu l'article 20) annonce qu'un organisme de sûreté, chargé de l'élaboration du plan, devra refuser toute mission de contrôle de celui-ci. La Haute Corporation propose d'omettre cette interdiction car c'est l'autorité luxembourgeoise qui est chargée de vérifier en amont que l'organisme visé n'ait pas été impliqué dans l'élaboration du plan de sûreté avant de le convoquer pour effectuer la procédure de contrôle.

La Haute Corporation rappelle que le pouvoir discrétionnaire de contrôle permettant au commissaire de contrôler périodiquement l'accomplissement correct des missions par les organismes de sûreté reconnus se base sur le droit de l'Etat, dans lequel se situe l'organisme en question. En outre, le Conseil d'Etat estime qu'en cas de contrôle d'un organisme de sûreté reconnu à l'étranger, il faut demander au préalable le consentement des organismes de sûreté habilités et qu'en cas de refus, l'autorité luxembourgeoise a le droit d'annuler l'autorisation pour la visite à l'étranger pour cause de contrôle.

Les auteurs du projet de loi proposant des sanctions pour « toute personne » qui serait à l'origine des infractions prévues, le Conseil d'Etat signale que le code belge de la navigation est plus clair et précis à ce sujet en distinguant entre le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affrèteur, le capitaine ou le commandant.

Dans son avis complémentaire, la Haute Corporation n'émet aucune remarque quant au fond.

Pour le détail des observations du Conseil d'Etat et les décisions prises par la commission, il est renvoyé au commentaire ci-après.

4) COMMENTAIRE DES ARTICLES

Les modifications d'ordre purement légistique effectuées dans la suite des avis du Conseil d'Etat ne seront pas nécessairement commentées.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} regroupe les définitions de notions clefs nécessaires pour une compréhension correcte du dispositif légal.

La commission signale qu'elle s'est limitée à retravailler cet article afin qu'il soit conforme aux exigences légistiques. Tel que souhaité par le Conseil d'Etat, elle a également supprimé la précision évidente et donc superfétatoire, aux points 1^o et 4^o, que la norme internationale respective s'applique « dans sa version actualisée ».

Le Conseil d'Etat s'interrogeant sur la définition de la notion d'« inspecteur », la commission donne à considérer que cette notion est utilisée dans le présent texte pour désigner les personnes physiques qui contrôlent *in fine* la sûreté du navire et de la compagnie. L'organisme habilité, visé au futur article 2.0.0-6 (anciennement article 65) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre maritime luxembourgeois¹, ne peut intervenir que par le biais de ses employés, appelés « inspecteurs » par les instruments internationaux et européens. L'article 2.0.0-9 (anciennement article 68) traite quant à lui des vérifications qui sont faites ponctuellement. Par exemple, une telle inspection ponctuelle peut être effectuée si l'Etat du port relève des non-conformités. Les personnes visées par cet article ne sont pas nécessairement liées à un organisme habilité. Il ne s'agit dès lors pas des mêmes « inspecteurs ».

Nonobstant la critique afférente du Conseil d'Etat, la commission a préféré maintenir la définition du navire, puisque la loi en projet ne fera pas partie intégrante de la loi modifiée du 9 novembre 1990. Elle juge ainsi utile de qualifier, par renvoi, le navire, tandis que le champ d'application du présent dispositif légal est précisé par son article 2.

L'observation du Conseil d'Etat concernant la définition de l'organisme habilité est pertinente. Cette notion est nouvelle dans le projet de loi n° 7329. La loi actuellement en vigueur parle de société de classification. Le présent dispositif ne saura entrer en vigueur qu'à la suite de l'entrée en vigueur du projet de loi n° 7329.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 délimite le champ d'application de la loi. Celui-ci se confond avec celui du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS (règle 2) et du code ISPS (section 3, partie A). Le champ d'application est donc plus restreint que celui de la loi modifiée du 9 novembre 1990.

Tenant compte de la critique rédactionnelle du Conseil d'Etat, la commission a amendé la phrase introduisant l'énumération. La numérotation elle-même, initialement en lettres minuscules, a été rendue conforme aux règles légistiques.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 précise que le commissaire est l'autorité compétente en matière de sûreté maritime selon l'article 2, 7) du règlement (CE) n° 725/2004.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur la base légale actuelle de la fonction exercée du commissaire en matière de sûreté maritime.

La commission donne à considérer que le commissaire agissait sur base de l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et que la mise en œuvre de la Convention SOLAS est incluse dans le livre 2 (actuellement titre 2) de ladite loi.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

¹ Ci-après « loi modifiée du 9 novembre 1990 »

Article 4

L'article 4 exige que chaque navire dispose des équipements de sûreté adaptés au niveau de sûreté décrété par l'Etat luxembourgeois sinon les Etats du port. Egalement les mesures de sûreté adaptées en fonction du risque doivent être prises.

Dans son avis, le Conseil d'Etat, renvoyant à la règle 3 du chapitre XI/2 de la Convention SOLAS qui évoque des niveaux de sûreté à établir par les « Administrations » et les « Gouvernements contractants », se demande si le Luxembourg, en tant que partie contractante, n'est pas tenu de déterminer, dans un acte juridique formel, le niveau de sûreté prescrit pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

La commission a eu explication que le niveau de sécurité minimal pour un navire en opération est le niveau 1. En fonction de la menace constatée, ce niveau peut être relevé aux niveaux 2 ou 3. Les mesures spécifiques de ces niveaux sont définies individuellement par navire dans le plan de sûreté du navire. Ce plan de sûreté est vérifié et validé par l'Organisme de sûreté reconnu.

La Cellule de gestion du risque (CGDR) détermine le niveau de sûreté. Le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, de même que le Haut-Commissariat à la Protection nationale sont représentés au sein de la CGDR. Celle-ci évalue les risques sur base d'échanges d'informations et de recoupements d'informations pertinentes, disponibles ou recherchées, axés sur les critères suivants :

- 1° situation géographique des navires ;
- 2° type de navire (type de cargaison) ;
- 3° événements politiques nationaux ou internationaux ;
- 4° toute information pertinente mettant directement en jeu les intérêts nationaux, européens ou transatlantiques en matière de sûreté.

La compétence décisionnelle est la suivante :

- 1° la CGDR décide de passer du niveau 1 au niveau 2 et également du retour au niveau 1 ;
- 2° la Cellule de crise décide de passer du niveau 2 au niveau 3 et également du retour à un niveau inférieur.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 5

L'article 5 exige que le commissaire soit informé quand le navire ne satisfait pas aux exigences liées au niveau de sûreté prescrit.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime deux observations auxquelles la commission a fait droit.

Le Conseil d'Etat note que, en ce qui concerne l'articulation entre le respect du règlement (CE) n° 725/2004 et celui des prescriptions obligatoires de la partie B du code ISPS, c'est le règlement qui détermine à l'article 5, paragraphe 5, les dispositions de la partie B du code ISPS qui sont obligatoires. Le seul renvoi au règlement serait dès lors suffisant.

Le Conseil d'Etat ajoute que si une précision s'impose, il faut dire que les prescriptions de la partie B du code ISPS rendues obligatoires par le règlement doivent être respectées. La commission a jugé utile de fournir ladite précision supplémentaire.

En réaction à la remarque afférente du Conseil d'Etat, la commission a également précisé qui doit informer le commissaire lorsque le navire ne satisfait pas aux exigences liées au niveau de sûreté prescrit.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 désigne le commissaire comme autorité compétente pour approuver des mesures de sûreté équivalentes sur base de la règle 12, paragraphe 1^{er}, du chapitre XI/2 de la Convention SOLAS.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur le cadre dans lequel s'exerce le pouvoir du commissaire et sur la marge d'appréciation qui doit lui être reconnue.

La commission donne à considérer que la Convention SOLAS confère à l'autorité compétente la possibilité de vérifier que l'objectif de sûreté est garanti par le biais de mesures équivalentes. Il échet

donc au commissaire de contrôler et d'évaluer, au cas par cas, si lesdites mesures et leur mise en œuvre peuvent donner pleinement effet à la ou les mesure(s) normalement applicable(s).

Le Conseil d'Etat s'interroge également sur la non-transposition de l'obligation imposée à l'autorité nationale de communiquer les détails à l'Organisation maritime internationale (OMI) et sur les conséquences d'une réponse négative de l'autorité internationale.

A ce sujet, la commission rappelle qu'en général, le législateur ne transpose pas des dispositions qui concernent exclusivement l'exécutif lui-même. Cette approche rédactionnelle repose sur la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, dans le cadre de la transposition de directives européennes, et sur le principe de bonne foi, fondement du droit international. Ladite obligation de communication entre le commissaire et l'OMI est sans équivoque. Quant à une éventuelle réaction négative de la dernière, la commission tient à préciser que l'OMI n'a pas de pouvoir de sanction.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 7

L'article 7 fixe la durée de conservation de la déclaration de sûreté et du registre des activités à cinq ans.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se heurte à l'articulation du présent dispositif, comme par ailleurs à celui des deux articles qui suivent, et s'interroge, plus fondamentalement, sur la question de savoir si les mesures de mise en œuvre prévues sont suffisantes, puisque la section 5, au point 5.1, prévoit que les gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise et que la section 10 prévoit une série de mesures de sécurité en ce qui concerne la conservation des registres.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes entendus, la commission ne partage pas l'avis du Conseil d'Etat. Les sections 5 et 10 du code ISPS sont d'application directe. Il n'y a dès lors pas lieu de réintroduire dans le présent dispositif les obligations d'établissement d'une déclaration de sûreté ou de contrôle des registres. C'est sur base dudit point 5.1 que les autorités étatiques compétentes donnent des instructions aux navires, soit au cas par cas, soit de manière plus générale par circulaire.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 8

L'article 8 exige que tout navire dispose d'un plan de sûreté à bord, à approuver par le commissaire ou l'organisme de sûreté.

Concernant les observations du Conseil d'Etat, la commission renvoie à son commentaire de l'article 7.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 9

L'article 9 permet au commissaire de contrôler les mesures de sûreté prises par le navire et de vérifier l'efficacité des plans de sûreté des navires.

Concernant les observations du Conseil d'Etat, la commission renvoie à son commentaire de l'article 7.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 10

L'article 10 oblige le commissaire de contrôler périodiquement que la sûreté du navire est assurée. Cette mission peut être déléguée aux organismes de sûreté reconnus.

Compte tenu de l'observation afférente du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le libellé de l'alinéa 3 du présent article afin de préciser le rôle du commissaire et l'auteur des vérifications supplémentaires.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'Etat, en ce qui concerne le présent article et les articles subséquents, qu'il ne ressort pas du dispositif lui-même que l'organisme de sûreté reconnu agit sur « délégation » du commissaire, la commission renvoie au code ISPS dont résulte cette délégation, par exemple de sa partie A, paragraphe 4.3.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 11

L'article 11 précise que, à la suite de l'approbation du plan de sûreté approuvé et des vérifications réalisées, le commissaire ou un organisme de sûreté délivre un certificat international de sûreté pour une durée qui ne dépasse pas cinq ans.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 12

L'article 12 permet de renouveler le certificat international de sûreté, après une visite de vérification de la conformité du navire, pour une période de cinq ans.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 13

L'article 13 permet de prolonger le certificat de sûreté pour une période maximale de cinq mois par l'apposition d'un visa. Cette possibilité vise à tenir compte du cas de figure d'un navire qui, après une vérification de renouvellement, doit reprendre la mer avant que le certificat ne puisse être émis.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 14

L'article 14 règle un autre cas de figure particulier, celui d'un navire qui, au moment de l'expiration de son certificat, ne peut pas être soumis à une vérification de renouvellement. Un délai supplémentaire de trois mois peut alors lui être accordé.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 15

L'article 15 permet au commissaire ou à un organisme de sûreté de délivrer, dans les conditions prévues à la section 19.4 de la partie A du code ISPS, des certificats provisoires.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 16

L'article 16 permet au ministre d'autoriser des organismes habilités à effectuer des inspections et des vérifications, voire la délivrance des certificats des navires en matière de sûreté maritime.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la définition des organismes habilités qui figure à l'article 2 et qui se réfère à la loi modifiée du 9 novembre 1990 dans la teneur qui lui sera donnée par le projet de loi n° 7329. Le Conseil d'Etat souhaite voir remplacé les termes « relations de travail » par « relations de coopération » afin d'éviter tout malentendu. La commission rappelle qu'elle a préféré maintenir cette formulation, en ce qu'elle repose sur le futur article 2.0.0-6 qui concerne l'habilitation des organismes agréés.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 17

L'article 17 détermine les critères de l'autorisation et les procédures à suivre.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la formulation défectueuse de l'article 17 qui mélange des questions de procédure et de fond. En effet, la référence aux compétences techniques est opérée dans deux parties de phrase qui se suivent et dont l'articulation est très maladroite.

Faisant droit à l'avis du Conseil d'Etat, la commission a reformulé cet article.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 18

L'article 18 prévoit que l'autorisation est octroyée à l'entité mère et couvre toutes les entités appartenant au même groupe.

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose de se référer à la source européenne de ce dispositif. Il doute de l'utilité d'intégrer au texte la distinction entre entité mère et entités composantes.

La commission a cependant préféré maintenir la formulation initiale, même si, pour les organismes habilités agissant en matière de sécurité, l'agrément donné par la Commission européenne couvre, en effet, la société mère et ses filiales. Cet agrément ne vise toutefois les organismes que pour autant qu'ils interviennent en matière de *sécurité*. La référence proposée par le Conseil d'Etat n'a pas pu être reprise puisque celle-ci vise l'agrément donné par la Commission européenne, sur base du règlement (CE) n° 391/2009, en matière de sécurité, alors que le présent texte traite des autorisations données au niveau national en matière de *sûreté*.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Ancien article 19 (supprimé)

L'article 19 prévoyait la publication de l'arrêté ministériel d'autorisation au Mémorial B.

Dans son avis, le Conseil d'Etat qualifie cette disposition de superfétatoire. Il rappelle que l'article 2 de la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg prévoit les actes qui doivent être publiés au Mémorial B.

La commission a fait droit à l'avis du Conseil d'Etat.

Les articles subséquents ont été renumérotés.

Article 19 (ancien article 20)

L'article 19 prévoit qu'après l'octroi de l'autorisation une relation de travail écrite est conclue avec l'organisme habilité.

Dans son avis, le Conseil d'Etat, compte tenu du commentaire joint au présent article, juge un renvoi explicite à un dispositif réglementaire comme utile.

Par l'ajout d'un alinéa afférent, la commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat.

La commission a eu explication qu'un nouveau règlement grand-ducal sera pris pour maintenir la différenciation entre sécurité et sûreté. En effet, la base légale du règlement du 17 mars 2016 est la directive modifiée 2009/15 qui a pour objet la sécurité. Dans la pratique, un seul contrat est conclu avec des dispositions en matière de sécurité et des dispositions en matière de sûreté.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Ancien article 21 (supprimé)

L'article 21 précisait que pendant toute la période de son autorisation, l'organisme de sûreté reconnu doit continuer à respecter les exigences en matière de compétence, de qualité et d'indépendance.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, la commission a supprimé l'ancien article 21 comme exprimant une évidence et dépourvu de plus-value normative. L'article 24 (ancien article 26) permet au ministre de suspendre ou de retirer l'autorisation en cas d'inobservation des règles prévues.

Article 20 (ancien article 22)

L'article 20 rappelle la section 9.4 de la partie B du code ISPS, rendue obligatoire. Cette obligation vise à garantir l'indépendance de l'organisme de sûreté reconnu, qui ne peut à la fois participer à la préparation d'un plan de sûreté et par la suite à son évaluation.

Dans son avis, le Conseil d'Etat condense élégamment le sens de cet article : « (...) l'organisme qui a élaboré le plan doit être différent de celui qui est appelé à l'approuver. »

Le Conseil d'Etat constate toutefois que le texte gouvernemental ne reproduit pas correctement l'obligation internationale en ce qu'il consacre des concepts tels qu'« évaluation de sûreté » et « mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire » qui ne figurent pas dans la section 9.4. Partant, il demande que le libellé du dispositif international auquel renvoie le règlement (CE) n° 725/2004 soit repris.

Il critique également que l'obligation prévue à charge de l'Etat se trouve transformée en interdiction, de nature professionnelle, imposée à l'organisme qui doit refuser une mission. Le Conseil d'Etat a du mal à suivre cette logique, étant donné que c'est l'autorité luxembourgeoise qui sollicite l'organisme de sûreté reconnu pour procéder au contrôle. Il considère, dans cette optique, que le dispositif est à

omettre, étant donné qu'il revient à l'autorité luxembourgeoise de vérifier, quand elle charge les organismes de sûreté reconnus pour examiner et approuver le plan de sûreté du navire, si cet organisme n'a pas contribué à l'élaboration de ce plan.

Concernant cette critique, la commission donne à considérer que le paragraphe 9.4 de la partie B du code ISPS est à lire en relation avec le code ISPS, partie A 9.2.1 : « Dans ce cas, l'organisme de sûreté reconnu chargé d'examiner et d'approuver un plan de sûreté du navire, ou des amendements de ce plan, ne doit pas avoir participé à la préparation de l'évaluation de la sûreté du navire ni à la préparation du plan de sûreté du navire, ou des amendements de ce plan, devant faire l'objet de l'examen. ». Il s'agit donc bien d'une interdiction.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note encore l'absence de limitation dans le temps de cette interdiction. Le dispositif sous examen n'envisage pas non plus l'hypothèse où le plan de sûreté s'est trouvé modifié à la suite de l'intervention d'un autre organisme.

La commission a reformulé l'article afin de rendre correctement l'obligation internationale.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 21 (ancien article 23)

L'article 21 oblige l'organisme habilité à transmettre au commissaire les résultats de l'évaluation de l'organisme de sûreté reconnu.

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que le présent article ne se comprend qu'à la lecture du commentaire qui renvoie à l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009 et propose de renvoyer comme suit au dispositif européen :

« Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009, [...] ».

La commission a fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat, sauf à reprendre l'intitulé intégral du règlement (CE) n° 391/2009 au corps même de l'article. Ceci, afin d'éviter de le faire figurer également parmi les définitions de l'article 1^{er}.

S'agissant dans le présent cas de figure d'une obligation d'information, la commission considère le renvoi au règlement (CE) n° 391/2009 comme moins gênant qu'au niveau de l'article 18, où le Conseil d'Etat exprime une proposition similaire.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 22 (ancien article 24)

L'article 22 charge le commissaire de contrôler périodiquement les organismes de sûreté reconnus pour s'assurer qu'ils accomplissent correctement leurs missions.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se demande à quel titre le commissaire peut effectuer de telles visites à l'étranger pour procéder à une évaluation de l'organisme de sûreté reconnu.

La commission a eu explication que, faute de système de reconnaissance, le Commissariat aux affaires maritimes doit vérifier que les organismes de sûreté sont compétents. En effet, la section 19.1 du code ISPS précise :

« 19.1.2 Les vérifications des navires doivent être effectuées par les fonctionnaires de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les vérifications à un organisme de sûreté reconnu visé à la règle XI-2/1.

19.1.3 Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la vérification et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation. »

Pour assurer le respect de cette règle, le Commissariat aux affaires maritimes prévoit notamment un audit des organismes reconnus qui agissent en son nom et pour son compte (cf. article 9 du règlement (CE) n° 725/2004). Ce système est lui-même audité par la Commission européenne auprès du Commissariat aux affaires maritimes sur base du règlement (UE) n° 324/2008.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 23 (ancien article 25)

L'article 23 permet au commissaire de demander à l'organisme de sûreté reconnu de prendre des mesures correctives et de suspendre son autorisation jusqu'à l'adoption de ces mesures.

La commission a structuré cet article en paragraphes et a adapté, au désormais premier paragraphe, le renvoi fait aux anciens articles 21 et 22 pour tenir compte de la suppression de l'ancien article 21.

Afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat, qui s'interroge sur la cohérence de la terminologie de cet article qui se limite à viser de manière très générale le maintien des « conditions ayant prévalu à [l'] autorisation », la commission a précisé davantage cette notion de « conditions ». Elle a en outre supprimé le renvoi à des mesures « préventives », dont la logique a échappé au Conseil d'Etat.

Le paragraphe ajouté par la commission reprend l'ancien alinéa 1^{er} de l'ancien article 26. Ce transfert s'ensuit d'une observation afférente du Conseil d'Etat exprimée à l'endroit dudit article.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 24 (ancien article 26)

L'article 24 permet au ministre de retirer l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu dans les cas énumérés.

Dans son avis, le Conseil d'Etat fait observer que l'alinéa 1^{er}, qui permet au ministre de suspendre l'autorisation de l'organisme de sûreté, est directement lié au rappel à l'ordre prévu par l'ancien article 25 (devenu l'article 23). Dans un souci de clarté, il recommande de déplacer cette disposition à l'article auquel elle est liée. La commission a fait droit à cette recommandation et renvoie à son commentaire de l'article qui précède.

La commission a également tenu compte du renvoi fait par le Conseil d'Etat à ses observations exprimées à l'endroit de l'ancien article 24. Elle a donc précisé au premier point de l'énumération les conditions visées. Le renvoi intra textuel fait par ledit point a été adapté.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 25 (ancien article 27)

L'article 25 introduit le chapitre IV relatif aux « mesures administratives » en attribuant à tout inspecteur le pouvoir de prendre une ou plusieurs des mesures déterminées dans la suite du chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables.

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations exprimées au niveau de l'article 5, en ce qui concerne la référence à la partie B du code ISPS. Au présent endroit, la commission a donc également précisé qu'il s'agit des prescriptions rendues obligatoires par le règlement (CE) n° 725/2004.

Compte tenu des observations afférentes du Conseil d'Etat, la commission a supprimé au second alinéa le bout de phrase « lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté ». Pour accorder à l'inspecteur le droit de prodiguer des conseils, une référence au caractère de l'infraction n'est pas requise.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 26 (ancien article 28)

L'article 26 oblige les compagnies à coopérer avec les inspecteurs.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'interroge sur la référence au concept de la « compagnie maritime » qui doit laisser accéder l'inspecteur à ses installations. La commission donne à considérer que la notion de « compagnie » est clairement définie au niveau de l'article 1^{er}, point 3°, qui renvoie à la Convention SOLAS.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 27 (ancien article 29)

L'article 27 traite des mesures correctives que l'inspecteur peut ordonner lorsqu'il constate une non-conformité.

La commission a été conquise par la critique terminologique exprimée dans l'avis du Conseil d'Etat.

La variété des termes relevée par le Conseil d'Etat dans cet article – manquements, défauts, anomalies – désigne, en fait, une seule et même réalité : des non-conformités. La commission a donc recouru à cette seule notion générique.

Les autres modifications apportées au libellé du présent article résultent soit des observations législatives exprimées par le Conseil d'Etat, soit de la tentative de la commission de remédier à la lourdeur du style rédactionnel.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 28 (ancien article 30)

L'article 28 traite du cas de figure d'une non-conformité grave ou d'un danger immédiat pour la sûreté du navire. Dans ce cas, le commissaire peut interdire au navire de naviguer, sauf pour se rendre dans un chantier naval.

Dans la suite logique de l'amendement précédent, la commission a remplacé les termes de « manquement » et d'« anomalie » par la notion de « non-conformité ». Les autres corrections apportées au présent article ont été d'ordre purement rédactionnel ou légistique.

Le Conseil d'Etat s'interrogeant sur le lien entre le manquement grave et celui d'infraction manifeste, la commission a eu explication que cette qualification de « grave » vise des non-conformités qui représentent un danger en matière de sûreté. L'exemple fourni était l'inexistence d'un système d'« *access control* » et donc l'absence d'une vérification systématique de l'identité des personnes qui montent à bord.

Comme exemple d'un « danger imminent », les représentants de l'exécutif ont indiqué le cas d'un navire entrant dans une zone qualifiée de niveau de sûreté 3.

Article 29 (ancien article 31)

L'article 29 reprend l'amende prévue à l'article 126, dernier alinéa, de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée. Cette amende pourra être prononcée si le délai imparti pour effectuer le redressement des non-conformités constatées n'a pas été respecté. L'article prévoit également une procédure de contestation.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser la teneur de cet article.

La commission s'est limitée à corriger les renvois.

Sans observation par la suite.

Article 30 (ancien article 32)

L'article 30 traite du cas de figure où les mesures correctives ne sont pas prises nonobstant un nouveau délai accordé, conformément à l'article 27, paragraphe 3. Dans ce cas, le certificat international de sûreté est retiré.

Dans son avis, le Conseil d'Etat se limite à paraphraser cette disposition et à souligner que ce retrait est « une sanction obligatoire que le ministre est tenu de prononcer. ».

Sans observation par la suite.

Article 31 (ancien article 33)

L'article 31 prévoit des sanctions pénales en cas de navigation ou d'exploitation du navire en l'absence de certificat international de sûreté valide ou en l'absence de plan de sûreté.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 32 (ancien article 34)

L'article 32 prévoit des sanctions pénales en cas d'absence de communication d'informations ou de communication d'informations incorrectes.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 33 (ancien article 35)

L'article 33 prévoit une sanction pénale par renvoi à la disposition de droit commun de l'article 458 du Code pénal en cas de violation de la confidentialité des documents de sûreté du navire.

Dans son avis, le Conseil d'Etat commente plus en profondeur l'article 35 du texte gouvernemental (devenu l'article 33).

Le Conseil d'Etat constate que « L'application de ce droit pénal spécial luxembourgeois se fait au titre de la compétence personnelle du Luxembourg par rapport à des sociétés de droit luxembourgeois inscrites sur le registre maritime luxembourgeois. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat renvoie à « une responsabilité éventuelle propre des personnes physiques, membres des organes des entités morales ou ayant pouvoir de direction à bord des navires » et donne à considérer que si « ces personnes ne sont pas de nationalité luxembourgeoise et si le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un État côtier, l'application du droit pénal luxembourgeois ne pourra être fondée que sur le pavillon luxembourgeois du navire. ».

Le Conseil d'Etat souligne que les sanctions prévues par le présent dispositif visent « « toute personne » qui commet les infractions prévues. ». Il ajoute « que le code belge de la navigation est plus précis sur ce point, en ce qu'il distingue selon les situations, dans le livre IV (mise en application), titre Ier (sanctions), chapitre 2 (sanction des infractions), entre le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine ou le commandant. ».

En réaction à ces réflexions, la commission a inséré un article supplémentaire, l'article 34 nouveau, qui précise cette responsabilité des personnes physiques. A cette fin, la commission s'est inspirée du Code de procédure pénale et de l'exemple du projet de loi n° 8048 qu'elle vient d'amender.

Article 34 (nouveau)

L'article 34 précise la responsabilité pénale des personnes physiques.

La commission a inséré cet article compte tenu des observations formulées dans l'avis du Conseil d'Etat au niveau de l'ancien article 35 du projet de loi (article 33 nouveau). Son libellé est inspiré du Code de procédure pénale et de l'exemple du projet de loi n° 8048 que la commission était amenée à amender.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat se limite à proposer d'écrire en entier le nom du Grand-Duché. La commission a donc complété ces références par l'ajout des termes « de Luxembourg ».

Article 35 (ancien article 36)

L'article 35 prévoit une disposition transitoire pour les organismes de sûreté qui auraient déjà été reconnus au moment de l'entrée en vigueur du présent dispositif. La validité de ces autorisations est maintenue.

Dans son avis, le Conseil d'Etat considère que les autorisations émises au titre du dispositif légal actuel devraient valoir jusqu'à la date d'expiration prévue lors de leur délivrance et suggère d'ajouter une telle précision au dispositif.

La commission n'a pas précisé le dispositif dans ce sens, puisque ces autorisations ne sont pas limitées dans le temps.

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

5) TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 7706 dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Chapitre I^{er} – Dispositions générales

Art. 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « Code ISPS » : le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ;
- 2° « commissaire » : le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ;
- 3° « compagnie » : entité telle que définie à la règle 1ère du chapitre IX de la Convention SOLAS ;
- 4° « Convention SOLAS » : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- 5° « inspecteur » : le commissaire ou un employé d'un organisme de sûreté reconnu, chargé de contrôler la sûreté des navires ;
- 6° « navire » : tout navire tel que défini à l'article 1.1.0-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois qui entre dans le champ d'application de la présente loi tel que déterminé à l'article 2 ;
- 7° « organisme habilité » : un organisme défini à l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois ;
- 8° « organisme de sûreté reconnu » : un organisme habilité qui a été autorisé à agir en matière de sûreté suivant les articles 16 et suivants de la présente loi ;
- 9° « ministre » : le ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions ;
- 10° « règlement (CE) n° 725/2004 » : le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Art. 2. La présente loi s'applique, dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux, aux navires battant pavillon luxembourgeois ou demandant à battre pavillon luxembourgeois, énumérés ci-après :

- 1° les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- 2° les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;
- 3° les unités mobiles de forage au large.

Art. 3. Le commissaire fait office d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 725/2004.

Art. 4. Tout navire dispose à son bord de tout le matériel et de l'équipement de sûreté adéquat, y compris d'un système d'alerte, afin de pouvoir assurer le niveau de sûreté prescrit sur base de la règle 3 du chapitre XI/2 de la Convention SOLAS et prendre les mesures imposées par la section 7 de la partie A du Code ISPS.

Art. 5. Si le navire ne respecte pas ou n'est pas en mesure de respecter les exigences du chapitre XI/2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004, ou encore les exigences issues des niveaux de sûreté applicables, la compagnie en informe le commissaire avant que le navire ne se livre à une activité quelconque d'interface avec un port ou avant d'entrer dans un port, selon l'événement qui se produira le premier.

Art. 6. Le commissaire peut autoriser un navire particulier ou un groupe de navires, à mettre en œuvre d'autres mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites au chapitre XI/2 de la Convention SOLAS ou à la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans ledit chapitre ou dans la partie A du Code ISPS.

Art. 7. La déclaration de sûreté définie à la section 5 de la partie A du Code ISPS et le registre des activités visé à la section 10 de la même partie dudit Code doivent être conservés à bord du navire pour une période de cinq ans.

Art. 8. Tout navire détient à bord et applique un plan de sûreté établi par la compagnie et approuvé par le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu conformément à la section 9 de la partie A du Code ISPS.

Toute modification au système de sûreté, au plan de sûreté du navire approuvé ou au matériel de sûreté spécifié dans le plan doit être approuvée par le commissaire sinon l'organisme de sûreté reconnu.

Art. 9. Le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu peut contrôler et mettre à l'épreuve les mesures de sûreté à bord des navires et le plan de sûreté.

Chapitre II – Vérifications, certification et visa

Art. 10. Le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu procède aux vérifications visées à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS.

La vérification de renouvellement doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de délivrance du certificat international de sûreté.

Le commissaire peut procéder ou demander à un organisme de sûreté reconnu de procéder à des vérifications supplémentaires.

Art. 11. Au vu du plan de sûreté approuvé et du rapport de visite initiale de sûreté, le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu délivre ou vise le certificat international de sûreté défini à la section 19.2 de la partie A du Code ISPS.

Le certificat international de sûreté est délivré pour une période maximale de cinq ans.

Art. 12. Le certificat international de sûreté est renouvelé par le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu à l'issue d'une visite de vérification de la conformité du navire au plan de sûreté qui doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance. Le certificat est renouvelé pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration et hors prorogation éventuelle, suivant les articles 13 et 14 de la présente loi, du certificat existant.

Art. 13. Si, après l'achèvement d'une vérification de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré au navire avant la date d'expiration du certificat, le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu appose un visa sur le certificat existant qui est accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.

Art. 14. Si à la date d'expiration du certificat international de sûreté, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel une vérification peut être réalisée, le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu peut proroger ledit certificat pour une durée maximale de trois mois afin de lui permettre de terminer son voyage, dans les limites et sous les conditions fixées à la section 19.3.5 de la partie A du Code ISPS. Les navires visés à la section 19.3.6 ne peuvent se voir accorder par le commissaire une prorogation de leur certificat international de sûreté ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration dudit certificat.

Art. 15. Avant l'approbation du plan de sûreté et la visite initiale de sûreté, un certificat international de sûreté provisoire valable pour une durée de six mois non renouvelable peut être délivré par le commissaire ou un organisme de sûreté reconnu dans les conditions énoncées à la section 19.4 de la partie A du Code ISPS et après les vérifications énoncées à la section 19.4.2.

Chapitre III – Autorisation des organismes habilités en tant qu'organismes de sûreté reconnus

Art. 16. Le ministre peut, en fonction des besoins de l'État et sur avis préalable du commissaire, autoriser un ou plusieurs des organismes habilités à effectuer en tout ou en partie les missions d'approbation des plans de sûreté ou de leurs amendements, de contrôle et de mise à l'épreuve des mesures de sûreté, de vérifications, et de délivrance, visa et renouvellement du certificat international de sûreté, pour le compte du commissaire.

Art. 17. Pour être autorisé comme organisme de sûreté reconnu, un organisme habilité en fait au préalable la demande.

L'organisme habilité démontre ses compétences en matière de sûreté conformément à la partie B, paragraphe 4.5, du Code ISPS. A cet effet, il apporte la preuve de ses compétences techniques, administratives et de gestion. Il démontre également être capable d'assurer la fourniture de services de qualité en temps voulu.

Art. 18. L'autorisation est octroyée à l'entité juridique qui est l'entité mère de toutes les entités juridiques composant l'organisme habilité. Cette autorisation couvre toutes les entités juridiques qui contribuent à ce que cet organisme assure des services à l'échelle internationale.

L'autorisation peut être limitée à certains types de navires, à des navires d'un certain gabarit, à certaines activités ou à une combinaison de ces éléments, conformément à la capacité et aux compétences attestées de l'organisme habilité ou à sa demande. Cette limitation peut être réexaminée à tout moment.

Art. 19. Dès l'octroi de l'autorisation, la relation de travail est établie par écrit entre le commissaire et l'organisme de sûreté reconnu. Cet accord décrit les tâches et les fonctions précises assurées par l'organisme en matière de sûreté sous la responsabilité du commissaire et pour son compte.

Un règlement grand-ducal précise la forme de l'accord et les modalités de la relation de travail.

Art. 20. Un organisme de sûreté reconnu refuse d'effectuer l'examen ou l'approbation d'un plan de sûreté d'un navire ou de ses amendements s'il a participé à la préparation de l'évaluation de sûreté, ou à la préparation du plan de sûreté ou des amendements du plan de sûreté dudit navire ou s'il est lié avec l'organisme de sûreté reconnu qui a élaboré ou contribué à l'élaboration du plan.

Art. 21. Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et la directive modifiée 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, l'organisme habilité transmet en sus les résultats concernant l'activité de surveillance relative à la sûreté des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 22. Le commissaire évalue les organismes de sûreté reconnus périodiquement pour vérifier qu'ils s'acquittent, de manière satisfaisante, des obligations contractuelles qui leur incombent en matière de sûreté.

A cette fin, le commissaire peut effectuer une visite de l'organisme de sûreté reconnu, soit à son siège, soit auprès d'une succursale ainsi qu'une inspection des navires qui ont été précédemment contrôlés par l'organisme de sûreté reconnu.

L'organisme de sûreté reconnu donne accès aux informations nécessaires aux fins de l'évaluation. Aucune clause contractuelle ne peut être invoquée pour restreindre l'accès.

Art. 23. (1) Le commissaire peut demander à l'organisme de sûreté reconnu qui n'aurait pas maintenu les conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à son autorisation ou qui aurait manqué à ses obligations telles qu'issues de l'article 20, de prendre des mesures correctives, dans les délais qu'il détermine en fonction de la dangerosité des manquements et défaillances.

(2) Dans les cas visés au paragraphe 1^{er}, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures correctives aient été adoptées.

Art. 24. Le ministre peut retirer l'autorisation d'un organisme de sûreté reconnu, sans préjudice de tout droit à réparation pour tout dommage causé par l'organisme de sûreté reconnu :

- 1° en cas de non-respect grave ou répété des conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu ou de manquement aux obligations de l'article 20, tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- 2° en cas d'insuffisances graves ou répétées de ses performances en matière de sûreté telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- 3° qui empêche son évaluation ou y fait obstacle de manière répétée.

L'arrêté de suspension ou de retrait de l'habilitation est publié par extrait au Mémorial B du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Chapitre IV – Mesures administratives

Art. 25. Lors des vérifications ou des contrôles, tout inspecteur est investi du pouvoir de prendre une ou plusieurs mesures prévues au présent chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004.

Tout inspecteur a de surcroît la faculté de donner des conseils.

Art. 26. Les compagnies tiennent à la disposition des inspecteurs tous les renseignements et justifications en matière de sûreté propres à l'accomplissement de leur mission.

Elles donnent accès, à tout moment, à leurs navires et aux équipements en relation avec leurs activités.

Art. 27. (1) Tout inspecteur peut, après en avoir informé le commissaire, exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux non-conformités constatées lors des vérifications ou contrôles.

(2) L'inspecteur vérifie la bonne exécution de la mise en conformité, conformément aux injonctions données en application du paragraphe 1^{er}, au plus tard à l'échéance du délai imparti.

(3) Lorsque les mesures correctives requises au paragraphe 1^{er} n'ont pas été prises dans le délai imparti, un nouveau délai est donné pour redresser les non-conformités. Durant ce délai, le commissaire peut interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité sauf à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des non-conformités.

Art. 28. En cas d'une non-conformité grave ou d'un danger imminent pour la sûreté du navire, le commissaire peut directement interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port afin d'immobiliser le navire.

Par exception, le commissaire peut autoriser le navire à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des non-conformités relevées.

Chapitre V – Sanctions administratives

Art. 29. En cas d'absence de réparation dans les délais impartis visés à l'article 27, paragraphe 1^{er}, le ministre peut prononcer une amende d'ordre à l'encontre de la compagnie ou du capitaine ne pouvant dépasser 2 500 euros. Elle doit être proportionnée à la gravité des manquements.

La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au ministre.

En cas d'opposition, le ministre prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue à l'alinéa 2.

A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

Art. 30. Le commissaire retire le certificat international de sûreté du navire si les mesures correctives ne sont toujours pas prises dans le nouveau délai visé à l'article 27, paragraphe 3.

Chapitre VI – Sanctions pénales

Art. 31. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 2 500 à 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans son certificat international de sûreté ou avec un certificat international de sûreté non valide en contravention avec les articles 11 et suivants.

(2) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 2 500 à 100 000 euros, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans qu'il n'ait à son bord le plan de sûreté visé à l'article 8.

Art. 32. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à 25 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui n'aurait pas informé le commissaire conformément à l'article 5.

(2) Est punie de la même peine toute personne qui communiquerait sciemment de fausses informations à l'occasion des procédures d'examen ou des visites ou à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement du certificat international de sûreté.

Art. 33. Est punie de la peine prévue à l'article 458 du Code pénal, toute personne dépositaire par état ou par profession, d'informations confidentielles au sens de la partie B, paragraphe 4.1, du Code ISPS qui, hors les cas où la loi l'oblige à faire connaître ces informations, les auront révélés.

Art. 34. (1) Les infractions aux articles 31, 32 et 33 commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché de Luxembourg, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues au présent chapitre.

Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié.

Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché de Luxembourg sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.

Chapitre VII – Dispositions transitoires

Art. 35. Tout organisme de sûreté, quel que soit le lieu où il se trouve établi, qui à la date d'entrée en vigueur de la présente loi a déjà été autorisé est considéré comme étant un organisme de sûreté reconnu, et ce sans avoir à demander une nouvelle autorisation.

Luxembourg, le 5 décembre 2024

Le Président
Carole HARTMANN

Le Rapporteur
Simone BEISSEL

