

**N° 6530<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI****concernant la gestion du domaine public fluvial et portant****a) modification**

- de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation,
- de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert,
- de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
- de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et
- de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation; et

**b) abrogation**

- des articles 1<sup>er</sup>, 2 et 5 de l'arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage;
- de la loi du 6 frimaire an VII de la République une et indivise (26 novembre 1798) relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables;
- de l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-Duché; et
- de la loi du 29 janvier 1890 concernant l'aliénation des terrains faisant partie du domaine public dans la Moselle et la partie navigable de la Sûre, ainsi que des anciens lits de ruisseaux abandonnés

\* \* \*

**AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT**

(21.6.2016)

Par dépêche du 29 janvier 2016, le président de la Chambre des députés a transmis au Conseil d'État une série de onze amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du développement durable lors de sa réunion du 28 janvier 2016.

Au texte des amendements étaient joints un commentaire pour chacun des amendements, ainsi qu'un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des députés et des propositions de texte émis par le Conseil d'État dans son avis du 12 juillet 2013.

\*

## EXAMEN DES AMENDEMENTS

### *Amendement 1*

Avec cet amendement, les auteurs ne suivent pas la proposition du Conseil d'État visant le paragraphe 4 du nouvel article 1<sup>er</sup>, mais se limitent à adapter le texte en supprimant le renvoi aux plans directeurs régionaux, n'existant plus, et aux plans sectoriels, et en adaptant la référence à la loi concernant l'aménagement du territoire, à savoir la loi du 30 juillet 2013. Cet amendement ne donne pas lieu à d'autres observations de la part du Conseil d'État.

### *Amendement 2*

Cet amendement supprime la disposition qui prévoyait que, pour tout acte d'aliénation ou d'acquisition, le ministre ayant les Transports dans ses attributions doit être entendu en son avis et notifier au ministre ayant les Domaines dans ses attributions une décision formelle de classement ou de déclassement de l'immeuble en question.

Le Conseil d'État s'était opposé formellement au texte du projet au motif que l'article 76 de la Constitution réserve l'organisation du Gouvernement au Grand-Duc. Il ne s'était toutefois nullement opposé à y faire figurer la notion de prise d'un acte administratif de classement ou de déclassement.

Comme les biens dépendant du domaine public sont inaliénables, imprescriptibles et insaisissables comme le rappelle d'ailleurs, à juste titre, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, du projet de loi sous revue, un acte administratif de déclassement est indispensable pour les retirer du domaine public. L'objet de l'acte de déclassement consiste à constater que le bien en question n'est plus affecté principalement à l'usage direct du public ou n'est plus indispensable au service public auquel il était attaché. Par l'effet de l'acte de déclassement, le bien en question rentre dans le domaine privé et, de ce fait, devient aliénable. Il y a par conséquent lieu de maintenir ces principes dans le texte en projet, sans qu'il y ait lieu de se prononcer sur la forme de l'acte administratif. En effet, „c'est le dispositif de l'acte qui est déterminant, en tant que révélateur de la volonté non ambiguë de déclasser, non pas sa forme ni son intitulé“.<sup>1</sup>

La disposition sous revue doit encore tenir compte du seuil de valeur au-delà duquel une loi est nécessaire pour procéder à l'aliénation ou à l'acquisition en cause.

Le Conseil d'État propose donc de donner au paragraphe 5 la teneur suivante:

„(5) Un immeuble bâti ou non relevant du domaine public fluvial qui n'est plus affecté à un service public ou à l'usage direct du public ne fait plus partie du domaine public fluvial à compter de l'intervention de l'acte administratif constatant sa désaffectation. Le ministre ayant les Domaines dans ses attributions peut procéder aux actes d'aliénation des immeubles ainsi désaffectés ou à l'acquisition d'immeubles bâtis ou non destinés à être incorporés dans le domaine public fluvial dans le respect de l'article 99 de la Constitution. Un règlement grand-ducal arrête la procédure à suivre pour une telle transaction immobilière.“

### *Amendement 3*

La suppression de l'énumération d'interdictions à l'article 6 initial (5 nouveau) permet de lever l'opposition émise par le Conseil d'État.

Le Conseil d'État propose, dans un souci de meilleure lisibilité, de libeller les deux premiers paragraphes du nouvel article 5 comme suit:

„(1) Les usagers du domaine public fluvial sont, d'une manière générale, tenus d'aviser sans délai le Service de la navigation de tout incident ou anomalie affectant le domaine public fluvial.

Les propriétaires, détenteurs ou armateurs de bateaux, engins ou établissements flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages ou installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement du domaine public fluvial.

<sup>1</sup> Yves GAUDEMET, *Droit administratif des biens*, Paris, L.G.D.J., 15e éd., 2014, n° 246-2. Dans le même sens: „La manifestation de volonté du propriétaire public doit être explicite mais aucune forme particulière n'est requise et l'acte, pour avoir cette portée et comporter ses effets, ne doit pas nécessairement s'intituler acte de déclassement“ (Cass. belge, 3 mai 1968, *R.C.J.B.*, 1969, p. 5).

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, un ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 n'ont pas pu, ou risquent de ne pas pouvoir être respectés par l'intéressé, celui-ci est tenu à en informer d'urgence le Service de la navigation, sans que cet état de choses ne puisse être considéré comme autorisation.

Sans préjudice des sanctions pénales et des dommages et intérêts que le responsable en cause peut encourir, il est tenu de prendre sur le champ toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

Les comportements visés à l'article 8 engagent la responsabilité du contrevenant pour toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et le font supporter les frais directs et indirects y relatifs."

Au paragraphe 3, alinéa 2, les auteurs font état de trois cas de figure dans lesquels le propriétaire ou l'exploitant sont mis en demeure afin de se conformer aux prescriptions des autorisations prévues à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6. Le Conseil d'État estime qu'en cas d'absence ou de non-respect des autorisations visées, toutes les hypothèses sont couvertes et se demande dès lors en quoi la situation de „non-validité“ d'une autorisation peut se différencier de celle d'„absence“ d'autorisation.

La reformulation du paragraphe 6 tient compte des observations du Conseil d'État et trouve son accord.

#### *Amendement 4*

Sans observation.

#### *Amendement 5*

La précision que les agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés qui seront autorisés à rechercher des infractions sont ceux à partir de la carrière de l'expéditionnaire, permet de lever l'opposition formelle émise à l'encontre de l'article 9 initial, fondée sur l'article 97 de la Constitution.

Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs de l'amendement sous avis sur la loi du 25 mars 2015 fixant le régime des traitements et les conditions et modalités d'avancement des fonctionnaires de l'État qui fonde la nouvelle classification des fonctions dans la fonction publique. Conformément à l'article 43 de ladite loi, la référence à „la carrière de l'expéditionnaire technique“ est à remplacer par la référence à la catégorie de traitement C, groupe de traitement C1, sous-groupe technique. Dans cet ordre d'idées, le Conseil d'État est même à se demander si en l'occurrence une référence à la catégorie de traitement C ne devrait pas suffire pour fixer le niveau à partir duquel un agent du service concerné pourra rechercher des infractions.

#### *Amendement 6*

La reformulation de l'ancien article 10 (nouvel article 8) permet de lever les oppositions formelles en rapport avec cet article. À l'endroit de la première phrase du paragraphe 4, l'autorisation étant un acte d'autorité, donc unilatéral, l'expression „disposition“ est à préférer à celle de „stipulation“ qui est généralement réservée au domaine des contrats.

#### *Amendement 7*

Cet amendement qui tient compte des observations du Conseil d'État trouve son accord.

#### *Amendement 8*

Sans observation.

#### *Amendement 9*

Cet amendement remplace l'article 17 initial (nouvel article 14) qui comporte les dispositions modificatives de différentes lois, à savoir:

- la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation (paragraphe 1<sup>er</sup>);
- la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert (paragraphe 3);

- la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau (paragraphe 4);
- la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale (paragraphe 5); et
- la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation (paragraphe 6).

Le paragraphe 2 prévoit que dans tous les textes de lois et de règlements, la référence au „préposé du service“ s'entend comme référence au „chargé de la direction du service“.

#### *Paragraphe 1<sup>er</sup>*

Le commentaire de l'amendement concernant la portée des conventions que peut conclure le Service de la navigation permet de lever la réserve y relative du Conseil d'État sur la dispense du second vote constitutionnel.

L'amendement sous revue modifie les articles 2 et 3 de la loi précitée du 28 juillet 1973, tels que ceux-ci étaient proposés par le projet de loi initial. Celui-ci énonçait au troisième tiret de l'article 2 une série de compétences qu'il était prévu de conférer au Service de la navigation. Finalement, l'amendement sous revue ne confère ces compétences pas au Service de la navigation, mais „au fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>“. Par rapport au projet de loi initial, la modification se traduit par la suppression du troisième tiret de l'article 2 et par l'insertion d'un nouvel alinéa 2 à l'article 3.

Le „fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>“ est un fonctionnaire de l'administration gouvernementale qui se trouve sous l'autorité ministérielle. Il ne fait pas partie du Service de la navigation, pour lequel il assure cependant, conformément à l'article 3 de la loi précitée du 28 juillet 1973, actuellement en vigueur, les relations internationales. Dans cette tâche, il est assisté d'un „fonctionnaire du cadre moyen“ du Service de la navigation.

Par l'amendement sous revue, le „fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>“ se voit octroyer des compétences propres se trouvant en relation avec la navigation fluviale. Il exerce ces nouvelles compétences non pas pour le compte du Service de la navigation, mais à titre propre.

Les auteurs de l'amendement justifient comme suit la démarche consistant à ne pas conférer les compétences en question au Service de la navigation: „En outre, alors que déjà dans le texte d'origine les missions infrastructurelles et policières reviennent au Service de la navigation et que la gestion des affaires internationales et économiques revient au fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale, il est logique de charger ce fonctionnaire également des missions en relation avec la gestion de la flotte, alors que notamment pour le pavillon maritime, il y a désignation, comme autorité compétente, d'un commissaire aux affaires maritimes“.

Corrélativement, ils justifient comme suit la démarche consistant à conférer lesdites compétences, à titre propre, au „fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>“, à savoir: „Cet amendement est le corollaire de l'amendement opéré au paragraphe 1<sup>er</sup> initial en ce que l'agent chargé des relations internationales et économiques est également chargé des missions en relation avec la gestion de la flotte et du personnel navigant. Il s'agit d'une disposition qui se recoupe avec la pratique dans d'autres secteurs (notamment le domaine maritime) ainsi qu'avec la pratique dans d'autres pays alors qu'il s'agit d'une prérogative de puissance publique exercée au niveau ministériel.“

Le Conseil d'État pourrait comprendre les raisons qui amènent les auteurs de l'amendement à ne pas conférer les compétences en question au Service de la navigation, mais de les garder „au niveau ministériel“ en préconisant le parallélisme avec le „domaine maritime“.

Or, il est à noter que, dans le „domaine maritime“, la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, a créé une administration spéciale, le Commissariat aux affaires maritimes, dirigée par le commissaire aux affaires maritimes et placée sous l'autorité du ministre. La fonction de commissaire aux affaires maritimes est créée par la loi, laquelle a doté cette fonction des compétences qui sont exercées par le titulaire nommé à la fonction par le Grand-Duc. Il apparaît que, dans le „domaine maritime“ les compétences attribuées par la loi au commissaire aux affaires maritimes ne sont pas exercées, à proprement parler, au niveau ministériel, mais au niveau d'une administration placée sous l'autorité du ministre. Le parallélisme que les auteurs du projet de loi veulent *a priori* établir entre le dispositif actuellement en vigueur dans le domaine maritime et la solution qu'ils préconisent en l'occurrence, n'existe dès lors pas.

L'option proposée par les auteurs de l'amendement présente, par ailleurs, un défaut majeur en ce sens que dans ce cas précis les compétences dont question ne sont pas rattachées par la loi à une fonction bien précise ou à une administration, mais qu'elles sont confiées à un fonctionnaire, parmi d'autres, de l'administration gouvernementale, qui les exerce, non pas pour le compte du ministre, mais à titre propre, et devient de ce fait une autorité distincte du ministre.

Aux yeux du Conseil d'État, le meilleur moyen pour atteindre l'objectif poursuivi par les auteurs de l'amendement, à savoir le rattachement, compte tenu de leur nature, des compétences visées au niveau ministériel, est d'en charger le ministre. Celui-ci, s'il ne veut pas les exercer lui-même, peut, moyennant délégation de signature, en confier l'exercice, en tout ou en partie, à un fonctionnaire de son département, lequel agit dans ce cas au nom et pour le compte du ministre et non pas comme autorité distincte. Le Conseil d'État demande aux auteurs de l'amendement de retenir cette solution pour les compétences dont question à l'alinéa 2 de la nouvelle version de l'article 3 en projet de la loi précitée du 28 juillet 1973. Dans ce cas, les articles 5 et 6 en projet de la même loi sont à adapter en conséquence.

Étant donné que les compétences dont question à l'article 3, alinéa 2, ne sont pas exercées par le Service de la navigation, il y a lieu de ne plus faire référence à la notion de „service“ à l'alinéa 3 du même article.

Le Conseil d'État constate que le dernier alinéa de l'article 3 reste inchangé. Dans son avis du 12 juillet 2013, le Conseil d'État a souligné que „pour autant que les exigences que devront respecter soit le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'ateliers de maintenance, soit le personnel navigant ont un effet sur l'exploitation, ces exigences doivent être précisées dans la loi. En effet, la liberté de commerce constitue une matière réservée à la loi, et des dispositions y relatives ne pourront être reléguées aux règlements grand-ducaux mentionnés à l'alinéa 3 du nouvel article 3“. Au Conseil d'État d'insister que cette précision soit fournie par les auteurs du projet de loi, étant donné que la Cour constitutionnelle a exigé dans son arrêt du 29 novembre 2013 que dans les matières réservées par la Constitution à la loi, l'essentiel du cadrage normatif doit résulter de la loi, y compris les fins, les conditions et les modalités suivant lesquelles les éléments moins essentiels peuvent être réglés par des règlements et arrêtés pris par le Grand-Duc.

#### *Paragraphe 5*

Ce paragraphe modifie les articles 4 et 8 et introduit de nouveaux articles *4bis*, *4ter* et *4quater* dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale.

En ce qui concerne l'article *4quater*, la disposition initiale dans cet article qui prévoyait qu'aucun bateau en voie de construction et aucun bateau dépassant vingt-cinq ans d'âge à compter de la pose de la quille ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg, est modifiée.

Le texte introduit par l'amendement permet une première immatriculation au Luxembourg d'un bateau en voie de construction. Or, les auteurs motivaient le texte initial en précisant dans le commentaire de l'article que „le Luxembourg n'est pas un pays disposant de chantier naval et que la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ratifiée par la loi du 26 novembre 1981 prévoit dans son article 5 le principe de leur immatriculation dans ce même pays“. Au Conseil d'État de s'interroger par conséquent dans quelle mesure le texte proposé est conforme à la convention précitée. L'article 5, paragraphe 2, de ladite convention dispose qu'„[u]n bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante“. Partant, la première immatriculation d'un bateau en voie de construction n'est pas possible sur le territoire d'une autre partie contractante.

En ce qui concerne l'immatriculation des bateaux dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement, le Conseil d'État s'interroge sur la différence entre un organisme agréé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions effectuant le contrôle initial et la société reconnue par le ministre ayant les Transports dans ses attributions effectuant le contrôle „ad hoc“.

À l'alinéa 2, il y a lieu de préciser qu'il s'agit du registre visé à l'article 5.

À l'alinéa 4, il y a lieu de préciser, sous peine d'opposition formelle pour risque d'insécurité juridique, qui sont les „autorités européennes“. Il en est de même avec l'expression „marchandises dangereuses“.

### Paragraphe 6

Le paragraphe 6 vise à modifier la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation, dont l'intitulé est adapté en conséquence afin d'introduire des dispositions portant application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

Il y a donc lieu d'écrire à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 7 „24 novembre 2010“ au lieu de „24 septembre 2010“.

L'alinéa 2 précise que „pour être recevable le passager doit prouver qu'une plainte adressée au transporteur ou à l'exploitant du terminal est restée infructueuse conformément à l'article 24 dudit règlement“. Le Conseil d'État rappelle que la recevabilité ne se rapporte pas au passager mais à la plainte. Il estime que l'expression „infructueuse“ n'est pas appropriée. Est-ce qu'une plainte reste infructueuse si elle ne reçoit pas de réponse ou si elle ne reçoit pas de réponse favorable selon l'avis du plaignant? Si l'article 25 du règlement européen prévoit pour l'État membre la possibilité de décider, „a) que le passager est tenu, dans un premier temps, de déposer la plainte relevant du présent règlement auprès du transporteur ou de l'exploitant de terminal; et/ou b) que l'organisme national chargé de l'application ou tout autre organisme compétent désigné par l'État membre agit en tant qu'instance de recours pour les plaintes n'ayant pas été réglées en vertu de l'article 24“, il ne prévoit pas que le plaignant ait la charge de la preuve d'une telle démarche préalable.

Enfin, l'article 25 dispose de manière générale que „tout passager peut déposer une plainte pour infraction alléguée au présent règlement auprès de l'organisme compétent“; cette plainte ne doit donc pas viser uniquement les transporteurs et exploitants de terminal, mais également les agents de voyage et voyagistes. Cet alinéa n'est donc pas conforme au règlement européen précité et rencontre l'opposition formelle du Conseil d'État.

Dans le but d'assurer des sanctions efficaces à l'égard de tous les intervenants au transport tombant sous le règlement européen précité, il est souhaitable de permettre aux passagers de déposer leurs plaintes, tant à l'égard du transporteur et de l'exploitant du terminal que des autres intervenants au transport, directement auprès de la Communauté des transports. Ceci ne doit évidemment pas priver les passagers ni de la faculté d'adresser leurs plaintes, conformément à l'article 24 du règlement européen précité, au transporteur et à l'exploitant du terminal, ni de la possibilité d'adresser des réclamations aux autres intervenants au transport, en vue d'un arrangement amiable. À cet égard, le Conseil d'État rappelle son avis du 24 juin 2014 sur le projet de règlement grand-ducal relatif à des services réguliers en vertu du règlement (UE) n° 118/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et octroyant des dérogations à certaines applications prévues par ledit règlement, où il avait considéré „qu'il serait plus judicieux de ne pas obliger le réclamant de s'adresser au transporteur, préalablement à la saisine de la Communauté des Transports, mais de lui permettre, comme le prévoit le règlement européen, de saisir la Communauté des Transports directement“. Il maintient ces considérations dans le présent contexte.

En ce qui concerne les sanctions établies conformément à l'article 28 du règlement européen qui dispose que „les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement“, le Conseil d'État estime qu'il convient d'énumérer les infractions en se référant à l'article correspondant du règlement européen.

Le Conseil d'État propose que les auteurs s'inspirent de dispositions analogues dans la loi du 27 avril 2015 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, et modifiant 1) les articles L. 311-5 et L. 311-6 du Code de la consommation, 2) l'article 7bis de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, et de donner à l'article 7 et aux nouveaux articles 7bis et 7ter le libellé suivant:

„**Art. 7.** (1) La Communauté des transports est désignée comme organisme chargé de l'application du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, conformément à l'article 25, paragraphe 1<sup>er</sup>, de ce même règlement.

(2) La Communauté des transports reçoit les plaintes des passagers visés par le règlement (UE) n° 1177/2010. La plainte doit revêtir la forme écrite, être signée par son auteur et énoncer avec précision les faits qui sont censés constituer une violation des droits ou obligations prévus par le règlement (UE) n° 1177/2010 reprochée à un transporteur, un voyageur, un agent de voyage ou un exploitant de terminal. La plainte doit être déposée à la Communauté des transports sous pli recommandé dans le délai de trois mois à compter des faits.

(3) Tout transporteur, voyageur, agent de voyage ou exploitant de terminal a le droit d'être préalablement entendu par la Communauté des transports et de présenter ses observations dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction.

(4) Après avoir entendu les personnes ou les représentants des entreprises et organismes visés au paragraphe 3, la Communauté des transports dispose d'un délai de trois mois maximum à compter de la date de la réception de la plainte pour communiquer sa décision à la personne ou au représentant de l'entreprise ou de l'organisme visés par la plainte ainsi qu'au plaignant.

(5) La Communauté des transports peut prononcer les sanctions prévues à l'article 7bis. Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction doit être motivée. Les décisions de la Communauté des transports relatives aux sanctions peuvent faire l'objet d'un recours en réformation devant le Tribunal administratif.

**Art. 7bis.** (1) Est sanctionné par une amende administrative de 500 euros, le non-respect des obligations définies aux articles [...] du règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

(2) Est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros, le non-respect des obligations définies aux articles [...] du règlement (UE) n° 1177/2010 précité.

(3) Ces montants peuvent être doublés en cas de récidive dans le délai d'un an.

(4) Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

**Art. 7ter.** Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

L'article 8 comporte les dispositions concernant le permis d'exploitation d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg. Il ne donne pas lieu à observation sauf qu'il n'est pas vraiment nécessaire, à l'occasion de l'introduction d'un recours en réformation, de prévoir expressément dans la disposition afférente un délai de trois mois, étant donné que le délai normal d'introduction de ce recours est de trois mois.

La dernière phrase de cet article précise que „les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à la charge de l'exploitant“. Dans son avis du 24 février 2015 sur le projet de règlement grand-ducal concernant le transport de personnes, l'exploitation et l'utilisation des infrastructures d'accostage sur la Moselle, le Conseil d'État se demandait si cette disposition, comportant l'obligation de remboursement de ces „frais“ figurant actuellement à l'article 4 du règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle à abroger par le projet de règlement grand-ducal précité, a une base légale adéquate et renvoyait cet effet aux considérations générales de son avis du 18 novembre 2014 sur le projet de loi relative à la mise en œuvre du paquet d'avenir – première partie (2015) (doc. parl. n° 6722). Le projet de règlement grand-ducal et le règlement grand-ducal précités prévoient que les bateaux et infrastructures d'accostage servant au transport de personnes sont périodiquement inspectés par le Service de la navigation, et que l'inspection des bateaux à passagers pourra être confiée par le ministre à un institut agréé, national ou étranger, qui opérera sous le contrôle du Service de la navigation. Les frais d'inspection et de contrôle sont à la charge de l'exploitant.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'amendement sous revue modifiant la loi précitée du 28 juillet 1973 prévoit que ce n'est plus le Service de la navigation qui est en charge de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, dérogations, licences, titres de navigation et autres documents requis par le cadre réglementaire pour l'exploitation des bateaux, ateliers de maintenance et pour les équipages et d'en contrôler la conformité continue, mais que ce rôle incombe à un fonctionnaire de l'administration gouvernementale. Dans leur commentaire de l'amendement, les auteurs précisent que „l'agent chargé des relations internationales et économiques est également chargé des missions en relation avec la gestion de la flotte et du personnel navigant“. À l'examen du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'amendement sous revue, le Conseil d'État a demandé que ces compétences relèvent directement du ministre.

L'alinéa 3 de l'article 3 de la loi précitée du 28 juillet 1973 précise en outre qu'„à cette fin, des Conventions, coopérations ou le recours à d'autres prestataires de services est autorisé dans les conditions visées à l'article 2, paragraphes 3 et 4. Pour tous les actes d'agrément, de validation, de certification, d'homologation, de renouvellement ou d'autorisation que le service est appelé à délivrer dans le cadre de ses missions peuvent être perçus des taxes, redevances et droits fixés par règlement grand-ducal“.

C'est donc en fait l'article 3 de loi précitée du 28 juillet 1973 qui devra fournir la base légale à l'article 4 du projet de règlement grand-ducal précité et fixer les critères de perception des droits et redevances conformément aux remarques précitées du Conseil d'État. C'est à cet égard que le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, en raison de l'incohérence de texte, source d'insécurité juridique, de supprimer la dernière phrase de l'article 8.

#### *Amendement 10*

Cet amendement qui tient compte des observations du Conseil d'État permet de lever l'opposition formelle qui s'y rapportait.

#### *Amendement 11*

Sans observation.

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

### *Observations préliminaires*

Compte tenu de la nouvelle numérotation des articles intervenue suite aux amendements parlementaires sous avis, le Conseil d'État invite les auteurs à vérifier les renvois aux articles du texte en projet, et de les adapter en conséquence, comme par exemple à l'endroit des articles 9 et 10 nouveaux, qui renvoient à l'article 8, alors qu'il s'agit de l'article 7.

Les textes normatifs sont en principe rédigés au présent et non au futur.

#### *Amendement 3*

Dans l'article 5, paragraphe 3, alinéa 2, proposé par l'amendement sous examen, le mot „permettront“ est à remplacer par „permettent“. À l'alinéa 3 du même paragraphe, il est indiqué d'écrire „alinéas 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>“ au lieu de „alinéas 1 et 2“. Au paragraphe 5, il faut écrire „paragraphe 1<sup>er</sup>“ à la place de „paragraphe 1“. Au paragraphe 6, il convient d'écrire „ministre ayant la Justice dans ses attributions“ et non pas „ministre de la Justice“.

#### *Amendement 7*

Au paragraphe 5 du nouvel article 9, présenté par l'amendement sous examen, il convient de remplacer le mot „établira“ par „établit“.

#### *Amendement 9*

Dans le texte proposé pour l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, introduit par le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 14, il est indiqué d'écrire „**Art. 1<sup>er</sup>**. ...“ à la place de „**Art. 1er.** ...“. À l'article 3, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 28 juillet 1973, il y a

lieu d'écrire „fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale“. À l'article 3, alinéa 2, de la loi précitée du 28 juillet 1973, il faut écrire „alinéa 1<sup>er</sup>“ et „article 2, paragraphes 3 et 4“ et remplacer les mots „cadre réglementaire“ par „cadre prévu par la loi et les règlements pris en son exécution“. Aux articles 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, et 6, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 28 juillet 1973, il y a lieu d'écrire „article 3, alinéa 1<sup>er</sup>“.

Dans le nouvel article 4<sup>quater</sup>, alinéas 1<sup>er</sup> à 5, de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, introduit par le paragraphe 5 de l'article 14, il faut écrire „ministre ayant les Transports dans ses attributions“, „alinéas 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup>“ et „cent soixante-quinze passagers“. À l'alinéa 6 du même article, il faut remplacer les mots „article ci-après“ par l'indication exacte de l'article référé, le mot „sera“ par „est“ et les mots „article 3 premier alinéa“ par „article 3, alinéa 1<sup>er</sup>“.

Dans l'article 7 de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation, introduit par le paragraphe 6 de l'article 14, il convient d'écrire „Communauté des transports“ et „Tribunal administratif“. À l'alinéa 3 dudit article, il faut écrire „maintient“ au lieu de „maintien“.

Toujours au paragraphe 6 de l'article 14, dans le texte proposé pour le nouvel article 8 de la loi précitée du 28 juin 1984, il est indiqué de remplacer les signes typographiques par une énumération abécédaire et d'écrire, à l'alinéa 2, „que les membres de l'équipage disposent des certificats de capacité“ et „que le bateau et les installations d'accostage sont conformes aux prescriptions techniques“. À l'alinéa 3 du même article, il est indiqué de remplacer „Ce permis“ par „Le permis“, d'écrire „cinq ans“ au lieu de „5 ans“ et „détermine“ au lieu de „déterminera“, et d'omettre par ailleurs le bout de phrase „renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance“ car étant superfétatoire. À l'alinéa 6 du même article, il faut en outre écrire „a subi“ et non pas „à subi“.

À l'avant-dernier alinéa, il convient de remplacer les expressions „sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception“ par celle de „par lettre recommandée avec avis de réception“ et „le pli recommandé“ par „la lettre recommandée“, de transférer la deuxième phrase à la fin de l'alinéa, et d'écrire „Tribunal administratif“ et „Police grand-ducale“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 21 juin 2016.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges WIVENES

