



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 28 janvier 2016

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 et 14 janvier 2016
2. 6530 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,
 - * 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^{er}, 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
 - Rapporteur: Monsieur Henri Kox
 - Adoption d'une série d'amendements parlementaires
3. 6931 Projet de loi portant transposition de la refonte du 1er paquet ferroviaire et modifiant 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
4. Echange de vues avec Monsieur le Ministre au sujet d'une éventuelle délocalisation vers l'étranger du contrôle aérien d'approche (demande du

groupe politique CSV du 25 novembre 2015)

5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Max Hahn, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

Mme Diane Adehm, remplaçant M. Aly Kaes
M. André Bauler, remplaçant M. Gusty Graas

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Mme Anouck Ensch, M. Max Nilles, Mme Irena Medakovic, M. Jeannot Poeker, M. Marc Reiter, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. John Santurbano, de l'Administration de la navigation aérienne

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Gusty Graas

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 7 et 14 janvier 2016

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

- 2. 6530 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,**
*** 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^{er}, 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**

Le représentant du Ministère rappelle brièvement l'objet du projet de loi, ainsi que les débats ayant déjà eu lieu en commission. Pour plus de détails en la matière, il est renvoyé au procès-verbal de la réunion du 7 janvier 2015.

Les membres de la Commission adoptent ensuite à l'unanimité le projet de lettre d'amendements tel que repris en annexe du présent procès-verbal. Ce courrier sera envoyé au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

3. 6931 Projet de loi portant transposition de la refonte du 1^{er} paquet ferroviaire et modifiant 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de transposer la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, qui prévoit essentiellement une refonte du premier paquet ferroviaire en consolidant dans un seul texte trois directives, ainsi que leurs modifications successives.

Le texte de la future loi est divisé en quatre chapitres, étant donné que la directive 2012/34/UE précitée apporte des modifications essentielles à quatre textes de loi nationaux :

- le chapitre 1^{er} porte modification de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- le chapitre 2 porte modification de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;
- le chapitre 3 porte modification de la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ;
- le chapitre 4 porte modification de la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire.

Il est tout d'abord rappelé qu'au cours de la dernière décennie, le marché ferroviaire de l'Union européenne a été profondément modifié par l'introduction de trois paquets législatifs sur les chemins de fer destinés à ouvrir les marchés nationaux et à accroître la compétitivité et l'interopérabilité ferroviaire au niveau de l'Union.

Ainsi, après une série de directives en 1991 et 1995, le premier paquet ferroviaire est adopté en 2001. Il instaure une ouverture limitée du fret ferroviaire et comporte :

- la directive 2001/12/CE du 26 février 2001 qui modifie la directive 91/440/CEE et prévoit l'ouverture à la concurrence du fret sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire,
- la directive 2001/13/CE du 26 février 2001 qui modifie la directive 95/18/CE relative aux licences des entreprises ferroviaires,
- la directive 2001/14/CE du 26 février 2001 relative à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, à la tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la certification en matière de sécurité.

Ces directives définissent les droits d'accès pour les services ferroviaires de fret et de transport de passagers ainsi que certaines garanties relatives à la gestion des entreprises ferroviaires pour veiller à ce que tous les concurrents sans discrimination aient accès au réseau. Elles contiennent également des orientations sur l'indépendance des organismes de contrôle nationaux de manière à garantir l'accès non discriminatoire et à surveiller la concurrence sur les marchés ferroviaires.

Suite à l'entrée de dix nouveaux Etats membres dans l'Union européenne, un deuxième paquet ferroviaire est adopté en 2004. Il ouvre à la concurrence le marché du fret ferroviaire européen. Il établit au profit des nouveaux entrants un droit d'accès aux réseaux ferroviaires européens et transeuropéens et comporte :

- le règlement 2004/881/CE du 29 avril 2004 qui crée une agence ferroviaire européenne à Valenciennes, dont la tâche essentielle est de proposer des mesures d'harmonisation progressive des règles de sécurité et d'élaborer des spécifications techniques d'interopérabilité ;
- la directive 2004/49 du 29 avril 2004 relative à la sécurité des chemins de fer ferroviaires qui prévoit l'institution dans chaque Etat membre d'une autorité nationale de sécurité et d'un organisme permanent d'enquête sur les accidents ;
- la directive 2004/50 du 29 avril 2004 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et conventionnel ;
- la directive 2004/51 du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE, qui ouvre à la concurrence le transport de marchandises sur l'ensemble du réseau ferroviaire international au 1^{er} janvier 2006 et sur le marché national au 1^{er} janvier 2007.

Le troisième paquet ferroviaire est adopté en 2007. Il prévoit notamment d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires internationaux de voyageurs et d'accélérer à l'intégration technique et juridique de l'espace ferroviaire européen. Il comporte :

- la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 qui modifie la directive 91/440/CEE et la directive 2001/14/CE pour permettre l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs ;
- la directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train, qui institue une certification au niveau communautaire ;
- le règlement 2007/1371/CE du 23 octobre 2007 qui institue un régime unifié des droits et obligations des voyageurs ferroviaires au sein de la Communauté européenne.

Dix ans après l'adoption du premier paquet ferroviaire, la Commission européenne en a dressé un bilan négatif et a constaté que le cadre législatif actuel comporte encore des lacunes et que les services ferroviaires transnationaux se heurtent toujours à de nombreux obstacles techniques, juridiques et politiques. Elle a notamment considéré que les obstacles suivants restaient à lever :

- le niveau d'investissement dans le développement et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire insuffisant dans un grand nombre d'États membres. Bien souvent, la qualité

de l'infrastructure en place se détériore. De nombreux États membres ont négligé le financement du rail, alors que, parallèlement, ils soutenaient l'infrastructure routière ;

- la concurrence entre entreprises ferroviaires limitée par divers facteurs. Le manque de transparence des conditions du marché et le mauvais fonctionnement du cadre institutionnel continuent de rendre la tâche difficile aux nouveaux acteurs qui souhaitent fournir des services ferroviaires concurrentiels ;
- les difficultés rencontrées par les organismes de contrôle dans l'exercice de leurs missions, notamment celles consistant à prévenir les discriminations entre entreprises ferroviaires et à vérifier l'application correcte des principes de tarification et le plein respect de la séparation comptable ;
- les nombreuses divergences entre les réglementations nationales et la mise en œuvre déficiente du premier paquet ferroviaire dans beaucoup d'États membres.

La Commission européenne a donc procédé à une refonte du premier paquet ferroviaire afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires. Dans ce contexte, elle a souhaité simplifier, clarifier et moderniser le cadre réglementaire en restructurant et fusionnant les trois directives du premier paquet, ainsi que toutes leurs modifications. Elle a en outre clarifié certaines dispositions de la législation sur l'accès au réseau ferroviaire en vue de faciliter la transposition et l'application du droit de l'Union dans tous les États membres. Pour finir, elle a modernisé la législation en supprimant les dispositions obsolètes et en insérant de nouvelles dispositions qui correspondent mieux au fonctionnement du marché actuel (financement, tarification, transparence des coûts, conditions de concurrence, accès au réseau, renforcement de l'indépendance et extension des compétences des organismes de contrôle, ...).

Suite à la présentation du projet de loi, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- au Grand-Duché, la séparation de la comptabilité du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire est déjà en grande partie réalisée ;
- les tarifs relatifs à l'accès aux infrastructures de services peuvent être consultés par le public dans le document de référence du réseau. Ces tarifs sont fixés de manière transparente et ne sont pas négociables ;
- l'actuel contrat de service public a été signé entre les CFL et l'Etat luxembourgeois en 2009 et s'étend sur une durée de quinze ans jusqu'au 31 décembre 2024. Si la directive prévoit que la durée minimale du contrat doit être de cinq ans, elle n'exclut en aucun cas la conclusion d'un contrat d'une durée supérieure ;
- les ministres des Transports de l'UE ont trouvé un accord unanime sur le volet politique du quatrième paquet ferroviaire, lors du Conseil « Transports, télécommunications et énergie » du 8 octobre 2015. A l'heure actuelle, il n'existe pas encore de proposition de texte en la matière.

4. Echange de vues avec Monsieur le Ministre au sujet d'une éventuelle délocalisation vers l'étranger du contrôle aérien d'approche

Suite à la demande du groupe parlementaire CSV, Monsieur le Ministre informe les membres de la Commission du Développement durable au sujet d'une éventuelle délocalisation vers l'étranger du contrôle aérien d'approche.

En premier lieu, Monsieur le Ministre rappelle que le secteur de l'aviation est à l'heure actuelle entièrement communautarisé. Il évoque à cet égard le « Paquet Aviation » qui a été présenté par la Commission européenne en décembre dernier et dont le but est d'organiser

le Ciel unique européen (*Single European Sky 2+*) de manière optimale à travers les 28 Etats membres.

C'est dans ce contexte de globalisation qu'une réflexion est actuellement menée au Luxembourg afin de restructurer le fonctionnement de l'aéroport dans un but d'amélioration des performances. Ainsi, le 18 septembre 2014, Monsieur le Ministre et Monsieur le directeur de l'Administration de la navigation aérienne (ANA) ont présenté au personnel de l'aéroport plusieurs propositions de réorganisation allant dans ce sens. Parmi ces propositions, figurait notamment une délocalisation de la gestion de l'espace aérien luxembourgeois TMA (*Terminal Control Area*).

Cette proposition de délocalisation permettrait en effet une amélioration des synergies en la matière, ainsi qu'une optimisation organisationnelle. C'est ainsi qu'une demande d'étude de faisabilité a été introduite auprès de l'entreprise publique autonome belge Belgocontrol et auprès de la société allemande de droit privé DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Monsieur le Ministre précise que cette proposition n'est qu'une des nombreuses propositions de réorganisation qu'il est envisagé de mettre en place. Il faudra notamment également faire certifier l'aéroport conformément au règlement (UE) 139/2014. Cette certification demande à l'exploitant de l'aérodrome de répondre à de très nombreuses exigences relatives aussi bien à l'infrastructure qu'à la gestion des activités qui ont lieu sur et autour de l'aéroport.

Il ajoute qu'à l'heure actuelle, aucune décision n'a encore été prise en la matière et qu'aucune décision ne sera prise avant que les études de faisabilité respectives de Belgocontrol et de DFS ne soient disponibles. Ces études de faisabilité seront alors analysées en détail et en toute transparence.

Monsieur le Directeur de l'Administration de la navigation aérienne répète que le principal objectif de cette proposition est la réorganisation optimale du fonctionnement de l'aéroport. Sur base de plusieurs exemples concrets de dysfonctionnement, il évoque l'importance d'une restructuration et d'une simplification opérationnelle, particulièrement dans le contexte de la globalisation de l'espace aérien européen et dans celui d'une sécurité de la plate-forme aéroportuaire accrue. S'il est évident que cette recherche de synergies permettrait une meilleure gestion des coûts, Monsieur le Directeur insiste sur le fait que le critère économique n'est en aucun cas le critère principal ayant engendré l'idée d'une éventuelle délocalisation.

Monsieur le Directeur de l'ANA précise que l'utilisation des compétences des prestataires de services voisins facilitera la mise en place des obligations communautaires et favorisera considérablement le niveau de la sécurité aéronautique ainsi que la performance de notre plate-forme aéroportuaire. Le recrutement difficile de personnes qualifiées ainsi que les déficiences dans le domaine techniques et la dépendance exagérée de certains fournisseurs seront, selon Monsieur le Directeur, des défis réels pouvant uniquement être relevés par des coopérations internationales.

*

Suite à ces exposés, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- en cas de décision de délocalisation, aucun emploi ne serait supprimé. Au contraire, des engagements pourraient même être prévus. Pour autant, le personnel devrait, le cas échéant, devenir plus polyvalent ;

- si le risque de grève du contrôle aérien n'est pas à exclure en cas de décision de délocalisation, il est pourtant rappelé qu'il existe des garanties et des obligations de service public. Une fermeture complète de l'aéroport n'est donc pas à craindre ;
- plusieurs intervenants craignent qu'une délocalisation du contrôle aérien d'approche ne soit synonyme de remise en cause de la souveraineté de l'espace aérien national. Monsieur le Ministre informe à cet égard que l'espace civil aérien est entièrement communautarisé et qu'il n'existe plus, depuis la mise en place du Ciel unique européen, d'espace aérien national au niveau de l'UE (excepté pour ce qui est de l'espace aérien militaire) ;
- alors que la *Luxembourg approach controllers association* (LACA) se plaint de ne pas être impliquée dans les discussions dans les groupes de travail récemment constitués et de ne pas recevoir d'informations sur les discussions en cours, Monsieur le Ministre et Monsieur le Directeur de l'ANA affirment au contraire que les représentants du personnel sont régulièrement tenus informés de l'état d'avancement des études. En outre, ils ont accès aux comptes rendus des réunions des groupes de travail afin de pouvoir faire valoir leurs observations écrites. Par ailleurs, les représentants du personnel ont été reçus à plusieurs reprises par Monsieur le Ministre ;
- suite à une remarque afférente, Monsieur le Ministre confirme qu'il a bien évidemment été procédé à une analyse générale de la situation au Luxembourg, analyse dans laquelle ont été examinées les forces et les faiblesses ainsi que les possibilités d'améliorer la situation de manière locale, avant de réfléchir à une éventuelle délocalisation ;
- Monsieur le Ministre confirme qu'au stade actuel, aucune décision n'a encore été prise et que l'ultime décision sera prise en toute connaissance de cause, seulement après l'évaluation approfondie de toutes les options possibles et des propositions respectives de Belgocontrol et de DFS, lorsque celles-ci seront disponibles. Suite à une question afférente, il précise que la mise en œuvre de cette décision, une fois qu'elle sera prise, est une compétence du seul pouvoir exécutif et que le pouvoir législatif n'y sera aucunement impliqué. Cela étant, dans une volonté de transparence et d'information, il s'engage à venir présenter à la Chambre des Députés le résultat des études réalisées, ainsi que l'option qui sera finalement retenue ;
- il est par ailleurs souligné que l'installation d'un système radar de détection et de suivi des mouvements au sol constitue un outil de travail utile et efficace en matière de contrôle et de guidage des mouvements au sol. Un tel système permet de minimiser certains risques, notamment par conditions de faible visibilité ou de nuit, ainsi que sur les zones de l'aéroport non visibles depuis la tour de contrôle. En raison notamment de la fréquence des conditions de brouillard sur le plateau du Findel, un tel système sera installé à l'Aéroport de Luxembourg. Il est porté à la connaissance des membres de la Commission que l'acquisition d'un système de surveillance des mouvements au sol sur l'aéroport a fait l'objet d'une évaluation préalable approfondie tenant compte du matériel et des procédures en place, des besoins en matière d'effectifs et de qualification du personnel appelé à l'utiliser, ainsi que de la nécessaire compatibilité du système avec les systèmes utilisés par les pays voisins. Les procédures d'acquisition ont dorénavant été lancées et certaines installations préparatoires ont d'ailleurs déjà été effectuées.

*

Au terme de cet échange de vues, il est décidé, sur proposition de Monsieur le Ministre, de procéder à une visite des infrastructures de l'aéroport. La date prévue pour cette visite est le lundi 11 avril 2016, de 9h00 à 16h00.

5. **Divers**

Les prochaines réunions auront lieu les 3 février (réunion jointe avec la Commission de l'Environnement) et 4 février prochain.

Luxembourg, le 19 février 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE

Luxembourg, le 29 janvier 2016

Dossier suivi par: Rachel Moris
Service des Commissions
Tél: +352 466 966 328
Fax: +352 466 966 308
Courriel: rmoris@chd.lu

Madame la Présidente
du Conseil d'État
5, rue Sigefroi
L-2536 Luxembourg

Objet : 6530 **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,**
- **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^{er}, 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**

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 28 janvier 2016.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés, ainsi que des propositions du Conseil d'État que la Commission a faites siennes.

Amendement 1 portant sur l'article 2 initial (nouvel article 1^{er})

Le libellé du nouvel article 1^{er} sera le suivant :

Art. 1^{er}. Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) *Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.*

(2) *Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:*

1. *le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;*
2. *les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;*
3. *les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets ;*
4. *l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public ;*
5. *le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.*

La liste des éléments composant le domaine public fluvial ~~peut~~ pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) *Les terrains visés au paragraphe 2 ~~ci-avant~~ sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il ~~est~~ sera procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.*

(4) *Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol ~~et plans directeurs régionaux et sectoriels visés par la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire par la~~ modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.*

Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnés à l'alinéa précédent.

Commentaire de l'amendement 1

Le Conseil d'État est d'avis que les instruments mis en place par les lois portant sur l'organisation du territoire ne devraient pas servir de base pour déterminer le domaine public, comme prévu au paragraphe 4 de l'article. Si les auteurs insistaient à maintenir cette approche, il conviendrait dans l'intérêt d'une meilleure intelligibilité du droit et afin de garantir l'aspect participatif dans l'élaboration des plans sectoriels de faire figurer les dispositions afférentes directement dans les lois correspondantes, à savoir la loi concernant l'aménagement communal et le développement urbain et la loi concernant l'aménagement du territoire, et ne pas les déferer dans une loi spéciale. La commission parlementaire décide de ne pas suivre cette proposition. Elle décide pourtant d'amender l'alinéa 1^{er} du paragraphe

4 afin de supprimer le renvoi aux plans directeurs régionaux, qui n'existent plus depuis la dernière mouture de la loi concernant l'aménagement du territoire, et de supprimer le renvoi aux plans sectoriels, du fait que l'inclusion du domaine public fluvial dans ces derniers, qui ont été mis en suspens, n'apporte pas de plus-value alors que les parcelles concernées sont clairement délimitées dans le règlement-grand-ducal afférent.

*

Amendement 2 portant sur l'article 4 initial (nouvel article 3)

Le nouvel article 3 se lira comme suit :

Art. 3. Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) *A l'exclusion du domaine occupé par le Port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.*

(2) *La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.*

(3) *Le ministre, est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.*

A ce titre ~~il lui appartient~~, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées à l'article ~~5 6 et 6 7 de la présente loi~~, il ~~d'autoriser~~ toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et ~~d'effectuer~~ tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) *Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.*

~~A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.~~

(5) *Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial **selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal**. ~~Avant de procéder à une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences 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.~~*

(6) *Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article ~~2 3 ci-devant~~, un droit de préemption est réservé à l'État.*

(7) *Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la navigation à l'exception de celles visées au paragraphe 5.*

Commentaire de l'amendement 2

Le Conseil d'État note que la deuxième phrase du paragraphe 5 prévoit que, pour tout acte d'aliénation ou d'acquisition, le ministre ayant les Transports dans ses compétences 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'oppose formellement au maintien de cette disposition. En effet, en vertu de l'article 76 de la Constitution, il appartient au Grand-Duc d'organiser le Gouvernement et il n'est dès lors pas permis à une autorité autre que le Grand-Duc d'intervenir dans cette organisation. La Commission du Développement durable décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le paragraphe 5 en ajoutant les termes « selon la procédure prévue par règlement-grand-ducal » à la fin de la première phrase et en biffant la deuxième phrase.

*

Amendement 3 portant sur l'article 6 initial (nouvel article 5)

Le nouvel article 5 se lira comme suit :

Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, **les comportements visés à l'article 8 sont interdits.**

- ~~a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;~~
- ~~b) de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;~~
- ~~c) de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;~~
- ~~d) d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;~~
- ~~e) de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;~~
- ~~f) de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;~~
- ~~g) de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.~~

~~Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.~~

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, **une ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 interdictions énoncées par le présent article** 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 pourra encourir, il est tenu de prendre sur le champ, toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

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.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ~~ou son délégué~~ ~~peut~~ ~~pourra~~ mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ~~ou son délégué~~ peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

En cas d'absence, de non-validité ou de non-respect des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 6, le propriétaire ou l'exploitant est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation. S'il est constaté que l'installation présente un danger manifeste, le ministre peut interdire l'exploitation jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation constatée, soit prescrire des mesures qui permettront d'écarter un danger pour les autres utilisateurs de la voie navigable.

Sans préjudice des l'alinéas précédent 1 et 2 et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 7, paragraphe 1^{er} peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe 3 précédent.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 9 paragraphe 1 doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) **Les frais d'enlèvement des bâtiments ou établissements flottants en matière de circulation fluviale sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'État par les soins de l'Administration de l'enregistrement et des domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.**

Lorsque l'infraction à l'origine de l'enlèvement donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouvrés comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Lorsque les frais d'enlèvement sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le bâtiment ou l'établissement flottant peut être remis en circulation.

Commentaire de l'amendement 3

Pour ce qui est des paragraphes 1 et 2 : les membres de la Commission décident de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État au niveau de l'article 10 initial concernant l'incohérence entre les articles 6 et 10 initiaux en supprimant les interdictions visées au paragraphe 1^{er} de l'article 6 initial, qui renvoie dorénavant aux comportements sanctionnés à l'article 10 initial tout en maintenant les dispositions en matière de responsabilité qui y

figuraient déjà. En conséquence, le premier alinéa du paragraphe 2 est également adapté en y insérant la référence aux « comportements visés à l'article 8 ».

Pour ce qui est du paragraphe 3 : ils décident également de suivre la recommandation du Conseil d'État de reprendre les dispositions de l'article 6, alinéa 5, du règlement grand-ducal relatif à la procédure d'autorisation harmonisée en matière d'occupation et d'utilisation privative et privilégiée du domaine public fluvial et arrêtant des prescriptions type minimales, au niveau de cet article, en les intégrant à l'endroit du paragraphe 3. La modification de la phrase introductive du nouvel alinéa 3 est la simple conséquence de l'ajout d'un nouvel alinéa.

Pour ce qui est du paragraphe 6 : il est donné suite aux observations du Conseil d'État selon lesquelles il convient de préciser la fixation des frais d'enlèvement dans le texte même et de ne pas se référer à la législation en matière de circulation routière. Le texte inséré s'inspire de l'article 17, paragraphes 4 et 5 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Sont visés par les frais d'enlèvement ceux des bâtiments ou établissements flottants.

*

Amendement 4 portant sur l'article 7 initial (nouvel article 6)

Le paragraphe (1) du nouvel article 6 se lira comme suit :

Art. 6. Régime des autorisations

*(1) Sans préjudice ~~des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion~~ **des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2 et** du domaine occupé par le Port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre :*

(...)

Commentaire de l'amendement 4

La Commission du Développement durable fait sienne la remarque du Conseil d'État selon laquelle il y a lieu d'indiquer que le régime d'autorisation mis en place par l'article sous rubrique ne concerne pas les autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2.

*

Amendement 5 portant sur l'article 9 initial (nouvel article 7)

Le paragraphe (1) du nouvel article 7 se lira comme suit :

Art. 7. Recherche et constatation des infractions

*(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle, soit **les agents à partir de la carrière de l'expéditionnaire technique** du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.*

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

Commentaire de l'amendement 5

Le Conseil d'État s'oppose au maintien des dispositions concernant « des agents du service de la navigation désignés agents de surveillance » et dûment assermentés qui seraient autorisés à rechercher des infractions à la loi en question. Il est fait droit à la suggestion de désigner les agents de surveillance en précisant que ce sont ceux « à partir de la carrière de l'expéditionnaire technique ».

A noter que la référence aux agents d'intervention nautique est devenue superflue suite à l'abrogation par le Conseil de Gouvernement de la disposition constituante des agents d'intervention nautique initialement prévue dans le texte.

*

Amendement 6 portant sur l'article 10 initial (nouvel article 8)

Les paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 10 initial sont remplacés par un nouveau paragraphe 4 qui se lira comme suit :

*(4) Les infractions aux stipulations des autorisations **visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6 prises en exécution de la présente loi** seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.*

~~(5) Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.~~

~~(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

Commentaire de l'amendement 6

Le Conseil d'État constate que le libellé des infractions énumérées à l'article sous rubrique ne se recoupe qu'imparfaitement avec celui des interdictions mentionnées à l'article 6 initial. Or, le principe de la légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution exige une détermination claire et précise du fait punissable ainsi que de la peine par la loi. Par conséquent, le Conseil d'État demande sous peine d'opposition formelle de détailler explicitement à l'endroit de l'article sous rubrique, quelles interdictions prescrites par l'article 6 sont assorties d'une sanction pénale, et d'éviter la confusion entre interdictions et infractions aux libellés parfois identiques ou du moins semblables. La Commission a d'ores et déjà répondu à cette opposition formelle par le biais de l'amendement 3.

Il est fait droit aux observations du Conseil d'État de préciser le paragraphe 4 et de supprimer les paragraphes 5 et 6.

*

Amendement 7 portant sur l'article 11 initial (nouvel article 9)

Le paragraphe 5 du nouvel article 9 se lira comme suit :

*(5) Le montant de la taxe ainsi que les modes de paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine également les modalités d'application **du présent article et qui établira***

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

Commentaire de l'amendement 7

Le Conseil d'État constate que cet article s'inspire de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Contrairement au dispositif de l'article précité, les auteurs ont omis d'inclure dans l'article en projet une disposition qui prévoit qu'un règlement grand-ducal établira un catalogue groupant les contraventions suivants les montants des taxes à percevoir, condition indispensable pour que la technique de la perception des avertissements taxés puisse utilement s'appliquer. La commission parlementaire décide de donner suite à l'observation du Conseil d'État d'insérer une disposition concernant l'établissement d'un catalogue de sanctions par règlement grand-ducal.

*

Amendement 8 portant sur l'article 15 initial (nouvel article 12)

Le paragraphe 3 du nouvel article 12 est supprimé.

Commentaire de l'amendement 8

Cet amendement résulte de la volonté de préciser le texte. En effet, d'abord l'État ne se taxe pas lui-même, donc ce bout de phrase est superflu. Pour ce qui est du dernier bout de phrase, s'agissant d'une personnalité juridique distincte rien ne s'oppose à demander une taxe, quoique modique, pour une commune, bénéficiaire d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial.

*

Amendement 9 portant sur l'article 17 initial (nouvel article 14)

Le nouvel article 14 se lira comme suit :

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit :

L'article 1^{er} est modifié comme suit :

« Art. 1er. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ».

L'article 2 est modifié comme suit :

« Art. 2. Le service a pour missions:

- **d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale, dont les stations limnimétriques, y compris l'échange d'informations afférent avec les États voisins, sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants**
- **d'assurer la prévision et la régularisation des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau;**
- **de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et 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 :

- de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial ;
- de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations. »

L'article 3 est modifié comme suit :

«**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1er est chargé de la gestion de la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois ainsi que de délivrer, homologuer, valider et prolonger les agréments, autorisations, déroqations, 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. A 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.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord. »

L'article 5 est modifié comme suit:

« **Art .5. (1) Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents désignés de surveillance et assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:**

- à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;

- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;
 - à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.
- (2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:
- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;
 - à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.
- (3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présenteront sur demande.
- (4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.
- (5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête prêter main-forte ou assistance technique.»

L'article 6 est modifié comme suit :

« **Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;
- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif. »

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, ~~la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et~~ la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service ».

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant :

« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre avant les Transports dans ses attributions ».

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit :

« (6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation. »

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit :

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante :

« **Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE l'Union européenne ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domaines. »

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante :

« **Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne CEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

- a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,
- b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal. »

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« **Art. 4quater.** Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg

sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine pour le propriétaire ou le détenteur d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit :-

« Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg. »

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation est libellée « Loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers » et est complétée par un nouvel article 7 et un nouvel article 8 libellés comme suit :

« Art. 7. La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n°1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004 et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

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.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne communique pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard et aux transporteurs et exploitants de terminaux pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité et en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels.

L'amende ne peut être infligée que si le transporteur, son agent, l'exploitant de terminal, le voyageur ou l'agent de voyage concerné ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

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

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.

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 legal.

Art. 8. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre ».

En vue de l'obtention du permis d'exploitation, le requérant doit justifier:

- qu'il dispose d'une autorisation d'établissement,
- qu'il est l'exploitant du bateau,
- que l'équipage dispose des certificats de capacité réglementaires,
- que le bateau et les installations d'accostage respectent les prescriptions techniques applicables.

Ce permis déterminera les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il est valable pour une période de 5 ans renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance.

Le permis d'exploitation doit être modifié si les données du titulaire figurant sur le permis d'exploitation ne correspondent plus à la réalité.

Les demandes en obtention, renouvellement ou modification d'un permis d'exploitation sont à adresser au ministre par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers.

Les informations et pièces à joindre à la demande sont fixées par règlement grand-ducal.

Le permis d'exploitation perd sa validité de plein droit:

- lorsque le bateau à passagers a subi des modifications techniques affectant sa structure;
- lorsque le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une personne morale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers.

Le titulaire du permis d'exploitation doit restituer sans délai au ministre son permis d'exploitation en cas de perte de validité conformément au présent paragraphe.

Le permis d'exploitation est personnel, il ne peut faire l'objet d'une cession ou sous-location sous quelque forme que ce soit.

Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement du permis d'exploitation, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation, si une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies.

Le ministre peut en outre décider, à titre de mesure administrative, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation:

1. le retrait définitif du permis d'exploitation:

- a. si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de la modification du permis d'exploitation ;
- b. en cas de cession totale ou partielle du permis d'exploitation;

2. la suspension temporaire du permis d'exploitation pour une durée maximale d'un an:

- a. en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues ;
- b. en cas de non-respect des prescriptions de l'alinéa 4,

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif dans le délai de trois mois à partir de la notification. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son permis d'exploitation aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification.

Les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à la charge de l'exploitant. »

Commentaire de l'amendement 9

Paragraphe 1° initial

Le Conseil d'État note que le paragraphe 3 nouveau proposé à l'endroit de l'article 2 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation permet au Service de la navigation de conclure des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé. Il s'interroge sur la nature de ces conventions. S'il s'agit de contrats entrant dans le cadre de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, le droit commun s'applique et il n'y a pas lieu de prévoir une disposition spécifique. S'il s'agit de conventions à portée internationale, on est en présence de traités au sens de l'article 37 de la Constitution qui sont une prérogative exclusive du Grand-Duc. Dans la première hypothèse, le Conseil d'État estime qu'il convient de supprimer le paragraphe 3. A défaut d'autres précisions, le Conseil d'État ne pourra pas exclure la deuxième hypothèse et se verra dans l'obligation de s'opposer formellement à la disposition en question. La Commission du Développement durable informe la Haute Corporation qu'il ne s'agit pas de conventions à portée internationale mais bien d'accords de droit privé et qu'il est aussi fait renvoi aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2 dans l'article 3 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation, car il s'agit notamment de la coopération avec des sociétés de classification afin de donner une base légale aux activités de sous-traitance de certaines missions de contrôle technique, tel que c'est par ailleurs explicitement autorisé par la réglementation européenne et notamment l'article 9 du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

La Commission décide en outre de relibeller le premier tiret de l'article 17 1°(ancien) et de supprimer le deuxième tiret. Le nouveau texte vise à clarifier les compétences du Service de la navigation par rapport aux compétences de l'AGE et le départage des compétences entre le Service de la navigation et le ministère.

Il est ainsi repris dans le texte de la loi organique du service de navigation que ce dernier, conformément à l'arrangement entre le Gouvernement du Grand-duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif au service d'annonce des crues signé à Luxembourg, le 4 février 1997, est chargé du renouvellement et de l'entretien des systèmes automatiques d'information sur les crues, à savoir des stations limnimétriques, de l'échange d'informations y relatif et de la prévision et de la régularisation des niveaux d'eaux étant donné qu'aussi bien les crues comme les étiages peuvent affecter la navigation fluviale. Ceci n'empiète pas sur la mission d'élaborer des directives sur la maîtrise des crues et d'organiser la prévision et la modélisation des crues au niveau national qui revient selon la loi organique du 28 mai 2004 à l'Administration de la gestion de l'eau.

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 la désignation, comme autorité compétente, d'un commissaire aux affaires maritimes. En conséquence le tiret afférent a été supprimé dans cet article pour être ajouté au niveau de l'article 3 de la loi du 28 juillet 1973.

Paragraphe 2° initial

La Commission décide d'insérer un nouvel alinéa après le premier alinéa de l'article 17 2° (ancien). Cet amendement est le corollaire de l'amendement opéré au paragraphe 1° 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 ici 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. L'ajout de la dernière phrase permet le recours à des tiers (et notamment aux sociétés de classification tel que c'est le cas notamment aux Pays-Bas, en France et en Suisse) par des conventions de droit privé pour exécuter les missions techniques d'inspection des bateaux. Il ne s'agit en effet pas de la conclusion de conventions internationales ayant suscité la menace d'une opposition formelle du Conseil d'État.

Paragraphe 3° initial

La Commission introduit un amendement à l'endroit de l'article 17 3° (ancien) afin de modifier le début du paragraphe (1) de l'article 5 de la loi précitée du 28 juillet 1973. Cet amendement est un corollaire des modifications opérées précédemment aux articles 2 et 3 de la loi précitée du 28 juillet 1973 et vise à donner au fonctionnaire de la carrière supérieure chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit de procéder à tous les examens et contrôles jugés nécessaires en matière de sécurité et sûreté nautiques. Ce droit est important pour assurer la haute qualité de la flotte battant pavillon luxembourgeois. Il convient de noter que, dans le passé, cette tâche n'a été assumée par aucun service ou administration au Luxembourg.

Paragraphe 4° initial

La Commission décide d'amender le premier alinéa de l'article 6 de la loi modifiée du 28 juillet 1973 pour donner au fonctionnaire chargé de la gestion de la flotte battant pavillon luxembourgeois le droit d'ordonner des mesures d'urgence. Cela découle de l'amendement ci-dessus qui accorde, en matière de sécurité et sûreté nautiques, le pouvoir de contrôle des bateaux battants pavillons luxembourgeois à ce fonctionnaire. Il convient de rappeler que ce pouvoir de contrôle est territorialement limité au Luxembourg (Moselle) et que sans cet amendement les contrôles effectués seraient susceptibles de rester sans effet.

Par ailleurs, la Commission décide d'amender le troisième alinéa de l'article 6 précité. Cet amendement complète les dispositions existantes en prévoyant aussi la durée limitée de la décision d'urgence pour les cas d'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant. Ainsi, passé le délai de 7 jours, il appartient au ministre de décider sur toute prolongation d'urgence. Les définitions de bâtiment et établissement flottant figurent dans le règlement de police pour la navigation sur la Moselle (RPNM).

Dans le paragraphe 5, le concours de la police grand-ducale est limité à la « main-forte » en cas de difficulté d'exécution des pouvoirs confiés aux agents et les termes d' « assistance technique » sont supprimés.

Paragraphe 5° initial

Le Conseil d'État s'interroge sur la teneur de cette disposition modificative. Il note que le projet de loi détermine dans son article 9 initial des agents du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés. Cette désignation non autrement précisée a engendré une opposition formelle. La Commission décide de relibeller le paragraphe 5° initial de l'article 17 initial. En effet, en raison de l'abrogation des dispositions portant institution des agents d'intervention nautique, le remplacement des termes « agent de surveillance » par « agent d'intervention nautique » est devenu superfétatoire.

Paragraphe 6° initial

Pour les mêmes raisons que ci-dessus, la Commission introduit un amendement afin de remplacer les termes « agents d'intervention nautique » par les termes « agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial ».

Paragraphe 10° initial :

Ce texte amende la loi sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et enlève l'interdiction d'une première immatriculation des bateaux en voie de construction, donnant suite à l'avis afférent de la Chambre de Commerce du 31 janvier 2013 et ceci afin de permettre une première immatriculation au Luxembourg aspirant pleinement à l'objectif d'une flotte moderne.

Il convient de noter que la Convention de Genève du 25 janvier 1965 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ratifiée par la loi du 26 novembre 1981, prévoit dans son article 5 qu'un bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante. Ce principe limite *de facto* la première immatriculation à tous les bateaux non construits en Autriche, Biélorussie, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et en Suisse.

Aussi, faisant de nouveau droit à l'avis de la Chambre du Commerce du 31 janvier 2013, au lieu d'instaurer une limite stricte de 25 ans d'âge pour une première immatriculation et d'une classification obligatoire pour tout bateau dépassant cet âge, considérée comme trop restrictive et peu efficace vu l'objectif d'une flotte sûre et moderne, il a été prévu de soumettre tous les bateaux dont la quille été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement à un contrôle initial avant d'être admis au registre luxembourgeois ou à un contrôle *ad hoc* pour être maintenus dans le registre. Ce contrôle initial ou *ad hoc* doit être effectué par un organisme agréé par le ministre. Les modalités de ces contrôles et les taxes d'instruction sont fixées par règlement grand-ducal.

A noter que selon la réglementation européenne en vigueur (directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil), les contrôles doivent être renouvelés au plus tard tous les 10 ans, respectivement 5 ans, en fonction du type du bateau et de l'état des différents éléments d'équipements.

L'article prévoit ensuite des dispositions spéciales que doivent respecter certains types de bateaux.

Pour les bateaux à passagers ayant une certaine capacité et pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes est exigée pendant toute la durée de leur maintien sur le registre fluvial luxembourgeois afin d'apporter les garanties requises pour un pavillon de qualité. Ces normes s'inspirent de normes françaises et allemandes applicables en la matière.

Pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses, l'existence d'une double coque est exigée par anticipation à l'exigence européenne dont l'entrée en vigueur est prévue en 2018 pour toute première immatriculation.

A noter que la flotte luxembourgeoise de 55 bateaux compte actuellement 3 bateaux de passagers, 18 bateaux transportant des marchandises dangereuses et 37 bateaux dont la pose de la quille a eu lieu avant le 1^{er} avril 1976.

Concernant la date du 1^{er} avril 1976, celle-ci a été retenue puisqu'il y a eu des changements majeurs dans la législation en matière de prescriptions techniques à respecter par les bateaux à partir de cette date.

Paragraphe 11° initial

Le Conseil d'État estime que le texte proposé est à reformuler, alors que c'est plutôt le propriétaire que le bateau qui risque d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. Il est donné suite à cette observation.

Paragraphe 12° initial

Le Conseil d'État s'oppose formellement à ce paragraphe, qui introduit la notion de modalités d'agrément que doit respecter toute personne voulant faire immatriculer un bateau au Luxembourg, avant d'y commencer ses activités. Il s'agit donc d'un régime d'autorisation à établir pouvant concerner des activités commerciales en rapport avec l'immatriculation d'un bateau et partant l'accès à une activité de service et son exercice. En vue de se conformer aux exigences de la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, („directive Services“), ce régime d'autorisation devra être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur. Etant donné que la liberté de commerce est une matière réservée à la loi, il ne peut pas être déterminé par un règlement grand-ducal. Afin de donner suite à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide de supprimer les dispositions afférentes qui seront mieux intégrées au niveau d'une révision de la loi du 21 avril 1993 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable.

Paragraphe 13° initial

Ce paragraphe, qui a été introduit par un amendement gouvernemental, ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'État. Pour des raisons de cohérence il a été intégré au niveau de l'article 14 (nouveau), paragraphe 5.

Introduction d'un nouveau paragraphe 6 visant 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.

L'objectif de l'ajout du nouvel article 7 est de mettre la législation luxembourgeoise en conformité avec le règlement du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE)

n°2006/2004, alors que le Luxembourg fait l'objet d'une procédure de non-notification dans les délais des mesures de mise en œuvre nationales requises.

En effet, l'article 25 du règlement prévoit qu'une autorité compétente doit être chargée de l'application du règlement recevant les plaintes éventuelles des clients. Ensuite, ce règlement prévoit dans son article 28 que les États membres veillent au respect des règles énoncées et fixent des sanctions en cas d'infractions.

Il convient de noter que seules tombent sous le champ d'application de ce règlement les croisières fluviales (à l'exception des transports sous forme d'excursions ou de visites techniques) dont le port d'embarquement des passagers se situe sur la Moselle.

Il est prévu de désigner la Communauté des Transports comme autorité compétente au vu de son rôle d'autorité compétente également concernant les droits des passagers dans le secteur du transport ferroviaire en vertu d'une loi afférente du 10 septembre 2012 et du rôle identique préconisé pour les droits de passagers dans le transport par autobus et par autocar en exécution du règlement (UE) n°181/2011 (cf. projet de loi n°6695). Dans un souci d'égalité de traitement de situations similaires, les montants des amendes ont été mis en phase avec les amendes prévues dans le cadre des législations sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar ainsi que par voie ferroviaire.

L'objectif de l'ajout du nouvel article 8 est de reprendre certaines dispositions de la nouvelle mouture du projet de règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle dans la loi du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation, relibellée, suite à l'avis du Conseil d'État du 24 février 2015 concernant ce projet de règlement grand-ducal qui note que le permis d'exploitation pour les bateaux à passagers doit être arrêté par une disposition légale en raison du fait que cette disposition contient une restriction à la liberté de commerce relevant du domaine réservé de la loi. En même temps, il est fixé dans la loi une base légale fixant que les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à payer par l'exploitant du bateau.

Dans l'objectif d'une plus grande sécurité juridique, certaines dispositions des articles 3 et 4 dudit projet de règlement grand-ducal sont transférées dans ce projet de loi tout en veillant à bien distinguer les cas d'octroi, de modification et de renouvellement et d'insérer les garanties nécessaires pour les différents cas de retrait.

Amendement 10 portant sur l'article 18 initial (nouvel article 15)

Le nouvel article 15 se lira comme suit :

Art. 15. Dispositions abrogatoires

Sont abrogés ~~toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:~~

- les articles 1, 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;
- la loi du 6 frimaire au 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;
- l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-duché; **et**

- *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.*

Commentaire de l'amendement 10

D'après le Conseil d'État, l'expression „Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi“, dont l'imprécision est source d'insécurité juridique, doit être remplacée par une énumération exhaustive, et ce sous peine d'opposition formelle. Il est fait droit à l'opposition formelle du Conseil d'État.

*

Amendement 11 portant sur l'article 20 initial (nouvel article 17)

Art. 17. Engagement de personnel

Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

*Les engagements définitifs au service de l'État résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice **2016** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.*

Commentaire de l'amendement 11

Il s'agit simplement de remplacer les termes „exercice 2012“ par ceux de „exercice 2016“.

*

Au nom de la Commission du Développement durable et au regard de l'urgence que revêt l'évacuation du projet de loi sous rubrique suite à une procédure d'infraction pour non-transposition du règlement (CE) n°1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'État sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Premier Ministre, Ministre d'État, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération très distinguée.

Mars Di Bartolomeo
Président de la Chambre des Députés

TEXTE COORDONNE

*(Les suggestions du Conseil d'État que la Commission a faites siennes sont soulignées.
Les amendements sont soulignés et en gras)*

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^{er}, 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

Chapitre 1^{er} – Nature juridique, consistance et principes de gestion du domaine public fluvial.

Art. 1. – Objectifs

La présente loi a pour objet de définir la nature juridique, la consistance et les principes de gestion du domaine public fluvial ainsi que de créer un cadre légal pour la protection et la sécurité d'utilisation des infrastructures.

Art. 1^{er}. Statut et consistance du domaine public fluvial

(1) Le domaine public fluvial est inaliénable et imprescriptible sous réserve des droits concédés et des aliénations légalement consommées.

(2) Le domaine public fluvial se compose des éléments suivants:

6. le cours d'eau de la Moselle, y compris le lit et les berges, les ressources en eau, le sous-sol et l'emprise aérienne utiles au fonctionnement des infrastructures de navigation;
7. les infrastructures de navigation sont notamment les barrages-écluses, les retenues, les lieux de stationnement et de transbordement, les dispositifs d'amarrage ainsi que les ports et quais;
8. les installations de sécurité, de signalisation, de moyens de télécommunication d'approvisionnement en eau, énergie, ainsi que les équipements de réception des déchets ;
9. l'assiette des anciens chemins de halage et les terrains riverains acquis sur base des dispositions de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la

Moselle ainsi que ceux affectés à l'usage du service gestionnaire du domaine public fluvial et indispensables à la continuité du service public ;

10. le parcours inférieur de la Sûre, dans la mesure où il se trouve affecté par le reflux de la retenue du barrage de Trêves.

La liste des éléments composant le domaine public fluvial ~~peut~~ pourra être complétée par règlement grand-ducal.

(3) Les terrains visés au paragraphe 2 ~~ci-avant~~ sont repris dans un relevé parcellaire et cartographique faisant l'objet d'un règlement grand-ducal. Il ~~est~~ sera procédé dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi aux écritures cadastrales afférentes pour les propriétés privées concernées par les servitudes visées à l'article 3.

(4) Dans les plans d'aménagement généraux et particuliers des communes visés par la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain comme dans les plans d'occupation du sol ~~et plans directeurs régionaux et sectoriels visés par la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire par la modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire~~, les parcelles du domaine public fluvial relevant en exclusivité de la souveraineté luxembourgeoise sont à classer en tant que zones destinées aux infrastructures de transport.

Les servitudes prévues à l'article 3 sont à indiquer dans les plans d'aménagement généraux des communes, respectivement les plans d'occupation du sol, les plans d'aménagement particuliers ou plans directeurs adoptés en vertu des lois mentionnés à l'alinéa précédent.

Art. 2. Servitudes et obligations de tiers

(1) Les propriétaires ou ~~titulaires de droits réels locataires de terrains~~ longeant la rive gauche de la Moselle doivent laisser au titre de la servitude d'accès et de visibilité, un espace libre de 7,80 mètres de largeur calculé à partir de la ligne d'intersection de la surface de l'eau avec la surface de la terre telle qu'elle se forme au niveau moyen des eaux s'écoulant librement et, dans les retenues, au niveau hydrodynamique.

(2) Toute construction, toute excavation, toute clôture ainsi que tout dépôt de matières dans la zone de servitude est soumis à autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après appelé «le ministre». Dans la zone de servitude, toute plantation qui serait reconnue affecter la stabilité des berges, faire obstacle à l'écoulement des eaux ou restreindre d'une façon nuisible le champ visuel ou la circulation, devra être supprimée en tout ou en partie dans un délai de deux mois sur ordre du ministre.

(3) Le propriétaire ou titulaire d'un droit réel, riverain du domaine public fluvial est tenu de laisser les terrains grevés de cette servitude à l'usage du gestionnaire du domaine, ~~ou du Service de la navigation de son délégué~~, des pêcheurs et des piétons.

Ils ~~doivent~~ devront tolérer dans la zone de servitude le placement temporaire ou à demeure, de signaux, ou d'autres éléments infrastructurels de la voie d'eau, y compris la conduite de fils, canalisations ou tuyaux tant au-dessus qu'en dessous du sol.

(4) Les propriétaires et ~~titulaires de droits réels portant sur des~~ les locataires terrains bordant directement la Moselle sont responsables pour assurer le maintien en état des berges. Les propriétaires qui rendent une intervention d'une autorité publique nécessaire ou qui y trouvent intérêt peuvent être appelés à contribuer à leur financement.

Les ouvrages et installations situées dans ou sur la voie navigable ou sur ses rives doivent être entretenus par leurs propriétaires de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures et de la navigation ne soient pas entravés.

(5) Dans la mesure où la sécurité de la navigation, la conservation de la voie d'eau et la disposition des lieux le permettent, les distances déterminées au paragraphe (1) ~~peuvent~~ pourront localement être diminuées par le ministre sur demande dûment motivée du requérant et ~~après avoir demandé son avis au~~ sur avis conforme du Service de la navigation.

(6) Les dispositions des articles ~~4, 5 et 6~~ 5, 6 et 7 de la présente loi sont applicables sur toute l'étendue de la zone de servitude.

(7) Le plan reflétant les servitudes visées à cet article est publié par règlement grand-ducal.

Art. 3. Des principes de gestion et de l'autorité compétente

(1) A l'exclusion du domaine occupé par le Port de Mertert, la gestion du domaine public fluvial se fait conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

(2) La gestion de la voie navigable couvre les activités nécessaires pour assurer la conservation du domaine et la navigabilité de la voie d'eau dans les meilleures conditions.

(3) Le ministre, est compétent pour l'exercice des pouvoirs d'administration et de gestion du domaine public fluvial.

A ce titre ~~il lui appartient~~, dans le respect des principes de la domanialité publique et sous réserve de l'application des dispositions mentionnées à l'article ~~5 6 et 6 7 de la présente loi~~, il ~~d'autoriser~~ toute occupation et autre utilisation temporaire ou permanente du domaine public fluvial, respectivement de ses dépendances, et ~~d'effectuer~~ tout acte et mesure d'administration de ce domaine.

Dans le cadre de ses missions d'administration et de gestion du domaine public fluvial, le ministre cherche à respecter, voire à concilier, les intérêts de la fonction primaire de transport et de durabilité infrastructurelle et les intérêts écologiques avec ceux des sports nautiques, du tourisme, de la pêche, de la production d'énergie hydroélectrique ou d'autres activités humaines légalement exercées.

(4) Le ministre gère et exploite les biens du domaine public fluvial de manière à en assurer la mise à disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause.

~~A ce titre, il veille à ce que les infrastructures répondent aux engagements contractés en matière de conditions d'exploitation et de continuité de service en matière de transport de marchandises et de personnes au plan international.~~

(5) Le ministre ayant les domaines dans ses attributions procède aux actes d'aliénation ou d'acquisition des immeubles bâtis ou non relevant du domaine public fluvial **selon la procédure prévue par règlement grand-ducal**. ~~Avant de procéder à une telle aliénation ou acquisition, le ministre ayant les transports dans ses compétences 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.~~

(6) Pour les terrains grevés de la servitude dont question à l'article ~~2 3 ci-dessus~~, un droit de préemption est réservé à l'État.

(7) Le ministre peut déléguer les compétences en matière de gestion du domaine public fluvial au Service de la navigation à l'exception de celles visées au paragraphe 5.

Art. 4. – Conditions d'accès et d'utilisation du domaine public fluvial

(1) L'accès et la circulation sur le domaine public fluvial s'effectuent librement, dans le respect des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution, respectivement des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de navigation.

(2) Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public fluvial ou l'utiliser au-delà du droit d'usage qui appartient à tous.

(3) Nul ne peut porter atteinte au bon état, à l'intégrité et à la propreté du domaine public fluvial et de ses dépendances.

~~(4) Des sections du domaine public fluvial ou des parties d'infrastructure nettement délimitées peuvent faire l'objet d'une décision de désaffectation temporaire ou d'une restriction d'exploitation à prendre par le ministre, soit dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, soit en vue de l'organisation de manifestations publiques ou de la réalisation de travaux sur demande dûment motivée.~~

~~(5) Le Service de la Navigation est habilité à décréter par voie d'avis affichés ou à paraître dans la presse des désaffectations temporaires ou restrictions d'exploitation qui s'imposent en cas d'accident ou d'autres événements ou manifestations. Si ces désaffectations temporaires dépassent la durée d'un mois, elles doivent être approuvées par le ministre.~~

~~(4) Un règlement grand-ducal détermine les règles d'accès, de circulation et d'utilisation concernant le domaine public fluvial.~~

Art. 5. Interdictions et dispositions particulières de protection

(1) Sur le domaine public fluvial et ses dépendances, **les comportements visés à l'article 8 sont interdits**

- ~~a) d'occuper ou d'utiliser sans titre une dépendance du domaine public fluvial dans des conditions excédant le droit d'usage public;~~
- ~~b) de dégrader ou d'entraver le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie d'eau, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien;~~
- ~~c) de gêner, troubler ou d'entraver, par des signaux ou de toute autre manière, l'ordre, la commodité ou la sécurité;~~
- ~~d) d'altérer, d'une façon ou d'une autre, l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable;~~
- ~~e) de bloquer ou gêner la navigation ou l'utilisation conforme des infrastructures, de laisser vaguer des amarres et câbles d'accouplement;~~
- ~~f) de jeter, déposer, déverser, abandonner, laisser flotter ou couler dans le lit ou sur le bord des matières ou des objets qui peuvent constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie d'eau, altérer son état, encombrer le chenal navigable, créer une pollution des eaux fluviales ou porter d'une manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;~~
- ~~g) de brouiller ou de perturber les moyens de communications destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.~~

~~Les interdictions prémentionnées sont faites sous peine pour le contrevenant d'être responsable de toute dégradation, dommage, perte, dépens et retard et de devoir supporter les frais directs et indirects.~~

(2) Au cas où, malgré toutes précautions prises, **une ou plusieurs des comportements visés à l'article 8 interdictions énoncées par le présent article** 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~~ **pourra** encourir, il est tenu de prendre sur le champ, toutes mesures appropriées pour écarter tout danger ou toute gêne à la navigation.

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.

(3) En cas d'occupation ou d'utilisation sans titre du domaine public fluvial et indépendamment de l'action pénale qui peut être exercée, le ministre ~~ou son délégué~~ **peut** ~~peut~~ **pourra** mettre le contrevenant en demeure de faire cesser tout fait illicite, avec ou sans indication de délai. Si le contrevenant refuse d'obtempérer, le ministre ~~ou son délégué~~ peut faire procéder d'office et aux frais du contrevenant, à l'enlèvement des installations ou du matériel incriminé.

En cas d'absence, de non-validité ou de non-respect des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3 et à l'article 6, le propriétaire ou l'exploitant est mis en demeure de prendre toutes mesures nécessaires pour remédier à cette situation. S'il est constaté que l'installation présente un danger manifeste, le

ministre peut interdire l'exploitation jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation constatée, soit prescrire des mesures qui permettront d'écartier un danger pour les autres utilisateurs de la voie navigable.

Sans préjudice des l'alinéas précédent 1 et 2 et indépendamment de l'action pénale, les agents visés à l'article 7, paragraphe 1^{er} peuvent procéder à l'immobilisation et à l'enlèvement d'un bateau ou de tout engin flottant, soit en enlevant la clé de contact, soit en procédant à l'immobilisation au moyen d'un système mécanique lorsque cet engin est abandonné sur le domaine public fluvial ou y est arrêté ou stationné en contravention aux dispositions légales et réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation fluviale ou de la sécurité nautique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation fluviale ou pour l'accès au domaine public fluvial ou aux propriétés privées longeant le domaine public fluvial, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé à d'autres usagers, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

(4) Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif contre les décisions visées au paragraphe 3 précédent.

(5) Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout engin flottant immobilisé par un agent visé à l'article 9 paragraphe 1 doit être enlevé au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

(6) **Les fixation et le recouvrement des frais d'enlèvement des bâtiments ou établissements flottants en matière de circulation fluviale sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'État par les soins de l'Administration de l'enregistrement et des domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.**

Lorsque l'infraction à l'origine de l'enlèvement donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouverts comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Lorsque les frais d'enlèvement sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le bâtiment ou l'établissement flottant peut être remis en circulation.

Art. 6. Régime des autorisations

(1) Sans préjudice ~~des autorisations requises en vertu d'autres lois et règlements ainsi que~~ des dispositions des articles 640 et 644 du Code civil, et à l'exclusion **des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2 et** du domaine occupé par le Port de Mertert, sont soumis à autorisation par le ministre :

a) tous travaux, ouvrages ou installations exécutés sur le domaine public fluvial, à l'exception de ceux réalisés en vue de l'entretien et du renouvellement d'éléments du domaine public fluvial;

b) toute occupation ou autre utilisation privative ou privilégiée d'éléments ou de parcelles déterminées du domaine public fluvial, qui peuvent sans inconvénients être soustraits temporairement à l'usage public ;

c) tous travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial.

(2) L'autorisation, à caractère précaire, révocable et limitée dans le temps, fixe dans l'intérêt du domaine et de son affectation, l'emplacement et l'étendue de la zone concernée, ainsi que les conditions concernant la réalisation ou l'exploitation des installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la demande d'autorisation.

(3) Les exigences techniques minimales auxquelles doivent satisfaire les installations et ouvrages projetés, ainsi que les procédures d'autorisation, de renouvellement et de modification sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(4) L'autorisation devient caduque en cas de mutation des droits de propriété de l'installation ou si les installations, ouvrages, travaux ou activités autorisées:

a) n'ont pas été commencés, achevés ou mis en service dans le délai fixé dans l'autorisation,

b) ont chômé pendant deux années consécutives,

c) ont été détruits ou mis hors usage par un accident quelconque ou

d) ont été déplacés ou ont subi une transformation ou extension substantielle.

(5) Dès que le titre d'occupation a perdu sa validité, les ouvrages, constructions et installations établis sur la dépendance domaniale occupée, doivent être démolis et le terrain rétabli en son pristin état, à moins que le maintien en l'état n'ait été prévu expressément par le titre d'occupation ou que le ministre ne renonce en tout ou en partie à leur démolition. Les ouvrages, constructions et installations dont le maintien à l'issue du titre d'occupation a été accepté sont englobés de plein droit et gratuitement au domaine public fluvial.

Toute cessation d'une installation, d'un ouvrage, de travaux ou d'une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi doit être déclarée sans délai au Service de la navigation.

(6) L'autorisation peut être retirée par le ministre pour les motifs suivants:

a) non-respect des conditions imposées par l'autorisation ou infraction grave ou répétée aux règles de la sécurité;

b) utilisation abusive ou incompatibilité environnementale constatée par les autorités compétentes;

c) incompatibilité avec les conditions d'exploitation de la voie navigable ou des exigences d'intérêt général.

Le ministre peut interdire la continuation des travaux ou activités contraires à la présente loi.

(7) La décision portant autorisation, refus ou retrait d'une autorisation est notifiée au requérant.

(8) La modification, la restriction ou la révocation de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public fluvial ne donne droit à aucune indemnisation.

Art. 8. – Comité d'accompagnement

~~(1) Il est créé un comité d'accompagnement de la voie navigable composé des représentants des acteurs nautiques ou des organisations représentatives de ces acteurs. Ils sont nommés par le ministre sur proposition des entités qu'ils représentent.~~

~~(2) Le comité a pour objet de servir de plate-forme pour l'information et l'échange de vues utiles en relation avec l'exploitation de la voie d'eau et le maintien, respectivement l'amélioration des conditions de navigation. Indépendamment des attributions précitées, le ministre peut consulter le comité sur toute autre question en relation avec la navigation fluviale et notamment sur les questions en rapport avec la gestion du domaine public fluvial. Le comité se réunit aussi souvent que sa mission l'exige et au moins une fois par an.~~

~~(3) La composition du comité et les modalités de fonctionnement sont fixées par règlement grand-ducal.~~

Chapitre 2 – Répression des infractions.

Art. 7. Recherche et constatation des infractions

(1) Les infractions aux dispositions de la présente loi, de ses règlements d'exécution ainsi que de ses arrêtés ministériels d'exécution sont constatées par des procès-verbaux, soit des fonctionnaires de la Police grand-ducale visés à l'article 10 du Code d'instruction criminelle,

soit **les agents à partir de la carrière de l'expéditionnaire technique** du Service de la navigation désignés agents de surveillance et dûment assermentés.

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

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

Les agents de surveillance porteront dans l'exercice de leurs fonctions un insigne distinctif. Avant d'entrer en fonctions, ils prêtent, devant le président du tribunal d'Arrondissement de Luxembourg, le serment suivant :

« Je jure fidélité au Grand-Duc, obéissance à la Constitution et aux lois de l'État. Je promets de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

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

Art. 8. Sanctions pénales

(1) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement:

1. quiconque aura jeté, abandonné, laissé flotter ou fait coulé dans le lit ou sur les berges des matières ou des objets susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour les usagers de la voie navigable, d'altérer son état, d'encombrer le chenal navigable, de créer une pollution des eaux fluviales ou de porter de manière générale obstacle au libre écoulement des eaux;
2. quiconque, sans autorisation, aura réalisé des travaux, actions, ouvrages ou installations affectant les conditions hydrauliques ou les ressources en eau du domaine public fluvial ;
3. quiconque aura dégradé ou entravé le bon fonctionnement des ouvrages et installations domaniales de la voie navigable, ainsi que des équipements et matériels servant à l'exploitation ou à l'entretien ;
4. quiconque aura causé des gênes, troubles ou entraves à l'ordre, la commodité ou la sécurité de la navigation ou à l'utilisation conforme du domaine public fluvial ;
5. quiconque aura altéré l'immobilisation des bâtiments, matériels ou établissements flottants en stationnement régulier sur la voie navigable ;
6. quiconque aura brouillé ou perturbé les moyens de communication destinés à l'usage de la navigation ou réservés à l'exploitation de la voie navigable.

(2) Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1. toute personne qui, sans autorisation, aura exécuté des travaux, aménagé des ouvrages ou aura effectué toute autre occupation du domaine public fluvial ;
2. toute personne qui, sans autorisation, aura effectué des constructions, des excavations ou des dépôts de matières dans la zone de servitude ;
3. tout usager ou occupant du domaine public fluvial qui aura omis d'informer l'autorité compétente des dégradations, dommages, pertes, dépens et retraits causés au domaine public fluvial ;
4. le propriétaire ou locataire des terrains qui n'aura pas respecté l'obligation de laisser les terrains grevés de la servitude à l'usage du gestionnaire du domaine ou de son délégué ou des pêcheurs et des piétons ;
5. le propriétaire ou locataire des terrains qui aura omis d'assurer la surveillance et l'entretien de berges ;

6. le propriétaire ou locataire de terrain qui aura omis d'entretenir les ouvrages et installations situées dans ou sur le domaine public fluvial de manière à ce que l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et de ses infrastructures ne soient entravés ;
 7. le propriétaire, détenteur ou armateur qui aura omis de procéder à la remise en état ou à l'enlèvement de bateaux ou engins flottants qui se trouvent hors d'état de naviguer ou d'ouvrages et d'installations qui menacent d'entraver la sécurité d'exploitation de la voie navigable.
- (3) Sera puni d'une amende de 25 euros à 250 euros toute personne qui:
1. sans autorisation, aura organisé une manifestation portant atteinte à la sécurité et au bon ordre de la navigation ou toute autre utilisation du domaine public fluvial incompatible avec sa destination ou la vocation publique ;
 2. aura omis d'informer l'autorité compétente de tout risque d'endommagement du domaine public fluvial ;
 3. aura omis de prendre les mesures nécessaires afin d'empêcher que des éléments flottants dangereux vaguent dans ou sur la voie navigable.
- (4) Les infractions aux stipulations des autorisations visées à l'article 2, paragraphe 2, à l'article 3, paragraphe 3, et à l'article 6 prises en exécution de la présente loi seront punies d'une amende de 251 euros à 12.000 euros.
- ~~(5) Les pénalités prévues par la présente loi sont édictées sans préjudice de l'application de celles prévues par d'autres lois pénales ou fiscales.~~
- ~~(6) Les infractions aux dispositions des règlements grand-ducaux, pris en exécution de cette loi, seront punies d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 euros à 12.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~
- ~~(5) Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, a pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, est puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~
- ~~(6) En cas de récidive dans le délai de deux ans après une condamnation définitive du chef d'infraction à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son exécution, les peines prévues aux paragraphes 1 à 5 du présent article peuvent être portées au double du maximum.~~
- ~~(7) Le juge ordonne aux frais des contrevenants le rétablissement des lieux dans leur état antérieur chaque fois qu'une infraction aux dispositions de la présente loi et à ses règlements d'exécution ainsi qu'aux mesures prises en vertu desdites dispositions légales et réglementaires a été commise. Le jugement de condamnation fixe le délai, qui ne dépasse pas un an, dans lequel le condamné aura à y procéder.~~
- ~~La condamnation au rétablissement des lieux peut être assortie d'une astreinte dont le juge fixe le taux par jour de retard et la durée maximale. Cette astreinte court à partir de l'expiration du délai fixé pour le rétablissement des lieux jusqu'au jour où le jugement a été complètement exécuté. Le recouvrement de l'astreinte est fait au nom du procureur d'État par l'Administration de l'enregistrement et des domaines.~~
- ~~En cas d'inexécution des travaux prescrits, des ordres donnés ou des jugements rendus en vertu de la présente loi, il peut être pourvu à leur exécution par le ministre compétent aux frais du contrevenant.~~

Art. 9. Avertissements taxés

- (1) En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 9, paragraphes 3 et 4 ~~de la présente loi~~, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale et les agents mentionnés à l'article 8 ~~ci devant~~.
- (2) L'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires pré-qualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'acquitte dans

le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut se faire dans le bureau de la Police grand-ducale ou au Service de la navigation par versement au compte postal ou bancaire indiqué dans la sommation.

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

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

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

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

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

(7) Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au paragraphe (5) a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 10. Saisie et confiscation

(1) Les agents de la Police grand-ducale ainsi que les agents mentionnés à l'article 8 ~~et devant~~ qui constatent l'infraction ont le droit de saisir tout bâtiment, matériel ou objet susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne pourra être maintenue que si elle est validée dans les huit jours de la saisie, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction.

(2) Le jugement qui ordonne la confiscation du bâtiment, matériel ou autre objet se trouvant sur la voie d'eau ou ses dépendances prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur de l'objet en cause. Cette amende a ~~aura~~ le caractère d'une peine.

Art. 11. Demande en mainlevée des saisies

(1) La mainlevée de la saisie prononcée par ordonnance du juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- a) à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- b) au tribunal correctionnel lorsque celui-ci se trouve saisi par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe;
- c) à la Cour supérieure de justice, section correctionnelle, si appel a été interjeté ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie prévue au paragraphe 1 de l'article 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédict délai.

(2) La demande en mainlevée est sera introduite, instruite et jugée conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du bâtiment, matériel ou autre objet en cause.

(4) Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du bâtiment, matériel ou autre objet conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation

générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police et tarif général des frais. Le produit de la vente est sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au bâtiment, matériel ou autre objet saisi en ce qui concerne la confiscation, la mise sous séquestre ou la restitution.

Art. 14. – Délit de fuite

~~Tout usager du domaine public fluvial ou de ses dépendances qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un dommage matériel au domaine public fluvial ou à un de ses éléments, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si le dommage ne lui était pas imputable, d'un emprisonnement de huit jours à 3 ans et d'une amende de 500 euros à 30.000 euros ou d'une de ces peines seulement.~~

Chapitre 3 - Dispositions financières.

Art. 12. Taxes et redevances

(1) L'établissement des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 et en rapport avec l'utilisation du domaine public fluvial, donne lieu à la perception d'une taxe domaniale d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

La fourniture de prestations particulières de l'autorité gestionnaire au profit de tierces personnes et les droits découlant des autorisations et autres actes ou titres visés à l'article 4 peuvent donner lieu à la perception d'une redevance d'un montant unitaire maximal de 2.000 euros.

~~Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines au profit du Trésor.~~

(2) Le montant de ces taxes et redevances ainsi que les modalités de leur perception sont fixés par règlement grand-ducal.

~~Les taxes et redevances dues en vertu de ce règlement grand-ducal sont perçues par l'Administration de l'enregistrement et des domaines au profit du Trésor.~~

~~**(3) Les taxes et redevances ne sont pas perçues à charge des administrations de l'État et des communes.**~~

Art. 13. Aides

(1) Le ministre ayant dans ses attributions les Transports accorde, après avoir demandé son avis au Service de la navigation, une aide en faveur de projets ou programmes qui ont pour but la création, le développement, l'amélioration ou la réorientation des activités ou des infrastructures du domaine public fluvial et de promouvoir le transport fluvial.

(2) ~~Les projets en question doivent être conformes aux orientations et exigences de la présente loi.~~ L'aide pourra être accordée à des collectivités publiques ou des personnes privées, morales ou physiques.

(3) L'aide peut être accordée sous forme d'une participation aux frais d'études, d'assistance technique ou de subventions en capital ou en intérêts. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 50% des frais engagés par le requérant et sera d'un montant maximal de 20.000 euros par requérant.

(4) Les bénéficiaires des aides, les modalités de leur attribution ainsi que les montants sont fixés par règlement grand-ducal.

Chapitre 4 - Dispositions finales.

Art. 14. Dispositions modificatives

(1) La loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation est modifiée comme suit :

L'article 1^{er} est modifié comme suit :

« Art. 1er. Il est créé un Service de la navigation placé sous l'autorité du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ».

L'article 2 est modifié comme suit :

« **Art. 2.** Le service a pour missions:

- d'assurer la gestion et l'exploitation des infrastructures de navigation fluviale, **dont les stations limnimétriques, y compris l'échange d'informations afférent avec les États voisins,** sur les voies navigables luxembourgeoises ainsi que les dépendances relevant du domaine public fluvial et les servitudes applicables aux terrains attenants, ~~y compris le service d'annonce des crues ;~~
- **d'assurer la prévision et la régularisation des niveaux d'eaux pour les besoins des usagers de la voie d'eau;**
- **de gérer la flotte naviguant sous pavillon luxembourgeois et 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 ;**
- de veiller à l'observation des dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de navigation et de gestion du domaine public fluvial ;
- de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'ensemble des activités de la navigation intérieure et d'exercer la police y relative.

(2) Un règlement grand-ducal détermine les voies navigables luxembourgeoises et peut préciser les attributions du service.

(3) En vue de l'exécution de ses missions, le service peut conclure, après avoir été autorisé par le ministre, des conventions avec des personnes physiques ou morales de droit public ou privé et coopérer, voire recourir à d'autres prestataires de services.

(4) Dans la mesure où le service ne dispose pas de spécialistes en nombre ou qualité suffisants pour accomplir ses missions prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, l'agent chargé de la direction du service peut, après avoir été autorisé par le ministre, confier ces missions à des experts, sociétés de classification, de certification ou de homologation ou à du personnel qualifié appartenant à des autorités étrangères ou à une société privée spécialisée, sur base de conventions contractuelles. Les contrats ainsi établis fixent la nature, les modalités et l'étendue des prestations à fournir, la durée des relations contractuelles ainsi que les rémunérations à attribuer du chef de ces prestations. »

L'article 3 est modifié comme suit :

«**Art. 3.** Les relations internationales et économiques du Service de la navigation sont assurées par un fonctionnaire supérieur de l'administration gouvernementale assisté d'un fonctionnaire du cadre moyen de cette même administration.

Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'alinéa 1er est chargé 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. A 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.

Pour autant que les règlements européens ou d'autres règlements obligatoires au Luxembourg n'y pourvoient pas, des règlements grand-ducaux peuvent préciser les règles à respecter en matière de contrôle, inspections et supervision des bateaux, ateliers de maintenance et de qualification du personnel navigant ainsi qu'en matière d'équipage et livrets de bord. »

L'article 5 est modifié comme suit:

« **Art .5. (1) Le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa et les agents désignés** de surveillance **et** assermentés conformément aux dispositions de la loi du 24 janvier 1990 portant organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle, sont autorisés à procéder à tous les examens, contrôles et enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales, réglementaires et administratives en matière de sécurité et de sûreté nautiques sont effectivement observées et notamment:

- à s'informer auprès de tout exploitant d'une installation ou d'un ouvrage fluvial, auprès de tout propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire auprès de tout prestataire de services ou de leurs représentants respectifs, sur toutes les matières relatives à l'application et au respect desdites dispositions légales, réglementaires et administratives;
- à demander communication dans les meilleurs délais de tous livres, documents, plans registres, manuels, fichiers et informations en relation avec la gestion du domaine public fluvial, en vue d'en vérifier la conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou administratives, de les reproduire ou d'en établir les extraits;
- à documenter par l'image ou tout autre moyen technique approprié la ou les non-conformités des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives.

(2) Les agents visés au paragraphe (1) sont autorisés:

- à effectuer ou à faire effectuer des mesurages de nature technique et scientifique afin de vérifier la conformité des installations aux dispositions légales, réglementaires ou administratives;
- à cette fin, à faire prélever, à emporter ou à faire emporter aux fins d'analyses des échantillons des matières, des substances, des produits ou des pièces utilisés ou employés, pourvu que l'exploitant ou son représentant soit averti que les matières, les substances, les produits et les pièces sont prélevés ou emportés à cette fin.

(3) Les agents visés au paragraphe (1), doivent, dans l'exercice de leurs missions d'inspection et de contrôle, être dûment munis de leur carte de légitimation qu'ils présentent ~~présenteront~~ sur demande.

(4) Les agents visés au paragraphe (1) signalent leur présence à l'exploitant de l'ouvrage ou au propriétaire, exploitant ou détenteur d'un bateau de navigation intérieure, voire au prestataire de services ou leurs représentants respectifs. Ces derniers peuvent les accompagner et leur prêter concours, le cas échéant, pour mener à bien les inspections et les contrôles.

(5) Lorsque les agents visés au paragraphe (1) rencontrent des difficultés dans l'exercice de leurs pouvoirs de contrôle spécifiques, ils peuvent requérir le concours de la Police grand-ducale, qui leur prête ~~prêtera~~ main-forte ou assistance technique.»

L'article 6 est modifié comme suit :

« **Art. 6.** L'agent chargé de la direction du Service **ainsi que le fonctionnaire de la carrière supérieure visé à l'article 3 premier alinéa** est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité nautiques, respectivement la conservation du domaine public fluvial.

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation fluviale, un aménagement ou un bateau de navigation intérieure qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant la sûreté ou la sécurité de la nautique, l'état infrastructurel ou les conditions d'écoulement des eaux, il a le droit:

- d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation fluviale, d'un bâtiment, d'un matériel ou d'un établissement flottant et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté nautiques soient assurées;

- d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté nautiques;
- d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation d'un bateau de navigation intérieure, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques, soient prises dans les cas de danger imminent et grave.

Les mesures d'urgence, exécutoires par provision, stipulées au présent article, en relation avec la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations nautiques **ainsi que celles en relation avec l'immobilisation d'un bâtiment ou établissement flottant** ont une durée de validité limitée au maximum à 7 jours de calendrier. Toute prolongation de ces mesures de cessation est de la compétence du ministre ayant les transports dans ses attributions.

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif. »

(2) Dans tous les textes de lois et de règlements, **la référence aux agents de surveillance du Service de la Navigation s'entend comme référence aux agents d'intervention nautique, tels que créés et organisés par la présente loi et** la référence au « préposé du service » s'entend comme référence au « chargé de la direction du service ».

(3) L'article 8, dernier alinéa de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du port de Mertert est remplacé par le texte suivant :

« Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit **les agents de surveillance visés à l'article 9 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial d'intervention nautique désignés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions** ».

(4) L'article 24 de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par un paragraphe 6 libellé comme suit :

« (6) Lorsqu'un établissement ou une activité tombant sous le champ d'application de la présente loi nécessite également une autorisation au titre de l'article 7 de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial, le requérant est en outre tenu de fournir deux exemplaires supplémentaires de la demande à l'Administration de la gestion de l'eau qui les transmet sans délai au Service de la navigation. »

(5) La loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale est modifiée comme suit :

A l'article 4 l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ est remplacée par les termes „à l'Administration de l'enregistrement et des domaines qui sera chargée“.

Un nouvel article 4bis prend la teneur suivante :

« **Art. 4bis.** Tout bateau pour lequel est sollicité l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra être soumis à une inspection par une administration d'un État membre de l'UE l'Union européenne ou par une société de classification reconnue par les autorités européennes. Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats à l'autorité chargée de la gestion de la flotte qui en informe l'Administration de l'enregistrement et des domains. »

Un nouvel article 4ter prend la teneur suivante :

« **Art. 4ter.** Un bateau ne peut être immatriculé avant qu'ait été conclue une assurance responsabilité civile auprès d'une entreprise d'assurances ayant son siège dans un pays-membre de la l'Union européenne GEE.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile:

a. du propriétaire, du détenteur et du conducteur du bateau,

b. des membres d'équipage et des auxiliaires.

Les montants minimaux sont ceux découlant de l'application des limites de responsabilité prévues par la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure dans la version applicable au Luxembourg.

Les modalités, conditions et critères à respecter par l'assurance peuvent être fixées par règlement grand-ducal. »

Un nouvel article 4quater prend la teneur suivante :

« Art. 4quater. Tous les bateaux dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement ne pourra faire l'objet d'une première immatriculation au Luxembourg sans avoir été soumis à un contrôle initial par un organisme agréé par le ministre ayant les transports dans ses attributions.

Pour les navires immatriculés au Luxembourg dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, leur maintien dans le registre est conditionné par un contrôle ad hoc devant être effectué par une société reconnue par le ministre ayant les transports dans ses attributions dans un délai de 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les modalités de ces contrôles sont fixées par règlement grand-ducal. Les frais de ces contrôles sont à charge de l'intéressé.

Sans préjudice des alinéas 1 et 2, les bateaux de passagers avec une capacité maximale d'au moins 175 passagers ainsi que les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent avoir et maintenir pendant toute la durée de leur inscription sur le registre d'immatriculation luxembourgeois une classification par une société de classification reconnue par les autorités européennes.

Sans préjudice des alinéas 1 à 2, aucun bateau transportant des marchandises dangereuses ne peut faire l'objet d'une première immatriculation s'il n'est pas de type coque double.

Au cas où un bateau ne respecterait plus les conditions de l'article ci-après l'Administration de l'enregistrement et des domaines en sera informée par le fonctionnaire visé à l'article 3 premier alinéa de la loi du xx concernant la gestion du domaine public fluvial en vue de sa radiation.»

L'article 8 est complété par un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« Dès la délivrance du certificat d'immatriculation, le bateau doit battre pavillon luxembourgeois, sous peine **pour le propriétaire ou le détenteur** d'être puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

12° Un nouvel article 10bis est inséré dans la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, libellé comme suit :

« Peuvent être déterminées par règlement grand-ducal les modalités d'agrément que doit respecter toute personne visée à l'article 2 avant de commencer ses activités à partir du Luxembourg. »

13° Il y a lieu de remplacer à l'article 4 de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale l'expression „au receveur de l'enregistrement et des domaines à Grevenmacher qui sera chargé“ par les termes „à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines qui sera chargée“.

(6) La loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, et de la natation est libellée « Loi modifiée du 28 juin

1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques, de la natation, des droits des passagers et du permis d'exploitation des bateaux à passagers» et est complétée par un nouvel article 7 et un nouvel article 8 libellés comme suit :

« Art. 7 La Communauté des Transports est l'autorité compétente pour la mise en œuvre des droits des passagers voyageant par voie de navigation intérieure découlant du règlement (CE) n° 1177/2010 du 24 septembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) no. 2006/2004 et pour recevoir et instruire les plaintes des passagers conformément à l'article 25, paragraphe 3, dudit règlement.

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.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 500 euros à tout transporteur, agent de voyage ou voyageur qui refuse indument l'assistance, le réacheminement ou le remboursement du billet ou l'acceptation d'une réservation. La même sanction s'applique en cas d'absence de remplacement temporaire de l'équipement de mobilité de la personne à mobilité réduite ou de refus d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite par les transporteurs et exploitants de terminaux.

La Communauté des Transports peut infliger une amende de 2.000 euros à tout transporteur, exploitant de terminal, voyageur ou agent de voyage qui ne communique pas dans les délais aux passagers les informations sur les annulations et les retards, qui ne met pas dans les formes requises par le règlement précité à la disposition du public les informations concernant les conditions d'accès au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui demande des suppléments ou impose des conditions différentes à ces personnes, qui établit ou maintient à leur égard des conditions d'accès discriminatoires ou, de manière générale, offre des tarifs ou des conditions contractuelles discriminatoires fondée sur la nationalité du client ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets.

La même sanction s'applique aux transporteurs pour le défaut d'indemnisation en cas de retard et aux transporteurs et exploitants de terminaux pour le défaut d'indemnisation du préjudice résultant de la perte ou de la détérioration de l'équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique.

La même sanction s'applique aux transporteurs et exploitants de terminaux en cas d'absence d'informations relatives aux droits des passagers dans les formats et endroits requis par le règlement précité et en l'absence de formations et des consignes prévues par le règlement précité données à leurs personnels.

L'amende ne peut être infligée que si le transporteur, son agent, l'exploitant de terminal, le voyageur ou l'agent de voyage concerné ont été préalablement mis à même de présenter leurs observations. A cet effet, ils sont invités par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir leurs observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

Les décisions de la Communauté des Transports sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

En cas de récidive endéans le délai d'un an, la Communauté des Transports peut prononcer une amende dont le montant est porté au double.

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

Est puni d'une amende de 10.000 euros le défaut d'observer la décision définitive de la Communauté des Transports.

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.

Art. 8. Sans préjudice d'autres autorisations éventuelles, l'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers relevant d'un registre luxembourgeois et circulant au Grand-Duché de Luxembourg est subordonnée à la délivrance d'un permis d'exploitation à délivrer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre ».

En vue de l'obtention du permis d'exploitation, l'intéressé doit justifier :

- qu'il dispose d'une autorisation d'établissement,
- qu'il est l'exploitant du bateau,
- que l'équipage dispose des certificats de capacité réglementaires,
- que le bateau et les installations d'accostage respectent les prescriptions techniques applicables.

Ce permis déterminera les conditions d'exploitation, le matériel exploité ainsi que les lieux et conditions d'accostage et de stationnement. Il est valable pour une période de 5 ans renouvelables, suivant les conditions initiales de sa délivrance.

Le permis d'exploitation doit être modifié si les données du titulaire figurant sur le permis d'exploitation ne correspondent plus à la réalité.

Les demandes en obtention, renouvellement ou modification d'un permis d'exploitation sont à adresser au ministre par le propriétaire ou l'exploitant du bateau à passagers.

Les informations et pièces à joindre à la demande sont fixées par règlement grand-ducal.

Le permis d'exploitation perd sa validité de plein droit:

- lorsque le bateau à passagers a subi des modifications techniques affectant sa structure;
- lorsque le titulaire personne physique ou le dirigeant d'une personne morale n'assure plus la direction effective et en permanence de l'activité d'exploitation à titre onéreux d'un bateau à passagers.

Le titulaire du permis d'exploitation doit restituer sans délai au ministre son permis d'exploitation en cas de perte de validité conformément au présent paragraphe.

Le permis d'exploitation est personnel, il ne peut faire l'objet d'une cession ou sous-location sous quelque forme que ce soit.

Le ministre peut, à titre de mesure administrative, décider le retrait ou le non-renouvellement du permis d'exploitation, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation, si une ou plusieurs des conditions à la base de la délivrance du permis d'exploitation ne sont pas ou plus remplies.

Le ministre peut en outre décider, à titre de mesure administrative, sans que le titulaire ne puisse prétendre à indemnisation:

1. le retrait définitif du permis d'exploitation:

- a. si le titulaire a fait une fausse déclaration ou a fait usage de moyens frauduleux en vue de l'obtention, du renouvellement ou de la modification du permis d'exploitation ;
- b. en cas de cession totale ou partielle du permis d'exploitation;

2. la suspension temporaire du permis d'exploitation pour une durée maximale d'un an:

- a. en cas de non-paiement ou de défaut de preuve de paiement d'une des taxes ou redevances dues ;

b. en cas de non-respect des prescriptions de l'alinéa 4.

La décision du ministre est notifiée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Elle est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif dans le délai de trois mois à partir de la notification. Elle devient effective le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des postes et télécommunications, la décision lui est notifiée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son permis d'exploitation aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision ministérielle qui devient effective le jour de la notification.

Les frais d'inspection et de contrôle des bateaux à passagers sont à la charge de l'exploitant. »

Art. 15. Dispositions abrogatoires

Sont abrogés ~~toutes les dispositions contraires à la présente loi et notamment:~~

- les articles 1, 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;
- la loi du 6 frimaire au 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;
- l'arrêté royal du 3 mai 1817 concernant la navigation et le flottage sur les rivières du Grand-duché; **et**
- 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.

Art. 16. Dispositions transitoires

Les titres et autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la présente loi seront valables jusqu'à expiration de leur durée de validité, respectivement leur retrait explicite.

Art. 17. Engagement de personnel

Le Gouvernement en conseil est autorisé à procéder, au profit de l'autorité visée à l'article 4, paragraphe (7), à l'engagement de renforcement à titre permanent de trois employés de la carrière D.

Les engagements définitifs au service de l'État résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcement déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice **2016** et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

Art. 18. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « Loi du ... concernant la gestion du domaine public fluvial »

Art. 19. Entrée en vigueur

~~A l'exception de l'article 21,~~ La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date de sa publication.