

*Dossier suivi par Timon Oesch
Service des Commissions
Tel. : +352 466 966 323
Courriel : toesch@chd.lu*

Monsieur le Président
du Conseil d'Etat
5, rue Sigefroi
L-2536 Luxembourg

Luxembourg, le 21 mars 2024

Objet : **7706** **Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires**

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après des amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme (ci-après « la commission »).

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi qui reprend toutes les modifications effectuées (ajouts figurant en caractères soulignés, suppressions en barré double, transferts en caractères italiques) pour donner suite à l'avis du Conseil d'Etat.

*

Remarques préliminaires

En ce qui concerne l'article 1^{er}, regroupant une série de définitions de termes employés dans le dispositif légal, la commission signale qu'elle s'est limitée à retravailler cet article afin qu'il soit conforme aux exigences légistiques. Tel que souhaité par le Conseil d'Etat, elle a également supprimé la précision évidente et donc superfétatoire, aux points 1 et 4, que la norme internationale respective s'applique « dans sa version actualisée ».

Le Conseil d'Etat s'interrogeant sur la définition de la notion d' « inspecteur », la commission donne à considérer que cette notion est utilisée dans le présent texte pour désigner les personnes physiques qui contrôlent *in fine* la sûreté du navire et de la compagnie. L'organisme habilité, visé au futur article 2.0.0-6 (anciennement article 65) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre maritime luxembourgeois¹, ne peut intervenir que par le biais de ses employés, appelés « inspecteurs » par les instruments internationaux et européens.

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

L'article 2.0.0-9 (anciennement article 68) traite quant à lui des vérifications qui sont faites ponctuellement. Par exemple, une telle inspection ponctuelle peut être effectuée si l'Etat du port relève des non-conformités. Les personnes visées par cet article ne sont pas nécessairement liées à un organisme habilité. Il ne s'agit dès lors pas des mêmes « inspecteurs ».

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

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

A l'encontre de l'[article 3](#), le Conseil d'Etat s'interroge sur la base légale actuelle de la fonction exercée du commissaire en matière de sûreté maritime. La commission donne à considérer que celui-ci agissait sur base de l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et que la mise en œuvre de la Convention SOLAS est incluse dans le livre 2 (actuellement titre 2) de ladite loi.

Au niveau de l'[article 4](#), le Conseil d'Etat, renvoyant à la règle 3 du chapitre XI/2 de la Convention SOLAS qui évoque des niveaux de sûreté à établir par les « Administrations » et les « Gouvernements contractants », se demande si le Luxembourg, en tant que partie contractante, n'est pas tenu de déterminer, dans un acte juridique formel, le niveau de sûreté prescrit pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

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

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

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

La compétence décisionnelle est la suivante :

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

L'article 6 amène le Conseil d'Etat à s'interroger sur le cadre dans lequel s'exerce le pouvoir du commissaire et sur la marge d'appréciation qui doit lui être reconnue. La commission donne à considérer que la Convention SOLAS confère à l'autorité compétente la possibilité de vérifier que l'objectif de sûreté est garanti par le biais de mesures équivalentes. Il échet donc au commissaire de contrôler et d'évaluer, au cas par cas, si lesdites mesures et leur mise en œuvre peuvent donner pleinement effet à la ou les mesure(s) normalement applicable(s).

Le Conseil d'Etat s'interroge également sur la non-transposition de l'obligation imposée à l'autorité nationale de communiquer les détails à l'Organisation maritime internationale (OMI) et sur les conséquences d'une réponse négative de l'autorité internationale. A ce sujet, la commission rappelle qu'en général, le législateur ne transpose pas des dispositions qui concernent exclusivement l'exécutif lui-même. Cette approche rédactionnelle repose sur la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, dans le cadre de transposition de directives européennes,² et sur le principe de bonne foi, fondement du droit international. Ladite obligation de communication entre le commissaire et l'OMI est sans équivoque. Quant à une éventuelle réaction négative de la dernière, la commission tient à préciser que l'OMI n'a pas de pouvoir de sanction.

Concernant les articles 7 à 9, le Conseil d'Etat se heurte à l'articulation des dispositifs et s'interroge, plus fondamentalement, sur la question de savoir si les mesures de mise en œuvre prévues sont suffisantes, puisque la section 5, au point 5.1, prévoit que les gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise et que la section 10 prévoit une série de mesures de sécurité en ce qui concerne la conservation des registres.

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

Au niveau de l'article 16, le Conseil d'Etat critique la définition des organismes habilités qui figure à l'article 2 et qui se réfère à la loi modifiée du 9 novembre 1990 dans la teneur qui lui sera donnée par le projet de loi n° 7329. Le Conseil d'Etat souhaite voir remplacé les termes « relations de travail » par « relations de coopération » afin d'éviter tout malentendu. La commission rappelle qu'elle préfère maintenir cette formulation, en ce qu'elle est basée sur le futur article 2.0.0-6 qui concerne l'habilitation des organismes agréés.

A l'encontre de l'article 18, le Conseil d'Etat propose de se référer à la source européenne de ce dispositif. Il doute de l'utilité d'intégrer au texte la distinction entre entité mère et entités composantes. La commission a cependant préféré maintenir la formulation initiale, même si, pour les organismes habilités agissant en matière de sécurité, l'agrément donné par la Commission européenne couvre, en effet, la société mère et ses filiales. Cet agrément ne vise toutefois les organismes que pour autant qu'ils interviennent en matière de *sécurité*. La référence proposée par le Conseil d'Etat n'a pas pu être reprise puisque celle-ci vise l'agrément donné par la Commission européenne, sur base du règlement (CE) n° 391/2009, en matière de sécurité, alors que le présent texte traite des autorisations données au niveau national en matière de *sûreté*.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, les articles 19 et 21 ont été supprimés par la commission comme étant superfétatoires.

² M. Besch, Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Promoculture Larcier, éd. 2019, p. 209.

A la lecture de l'article 24, le Conseil d'Etat se demande à quel titre le commissaire peut effectuer de telles visites à l'étranger pour procéder à une évaluation de l'organisme de sûreté reconnu.

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

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

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

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

Confronté à l'article 28, le Conseil d'Etat s'interroge sur la référence au concept de la « compagnie maritime » qui doit laisser accéder l'inspecteur à ses installations. La commission donne à considérer que la notion de « compagnie » est clairement définie au niveau de l'article 1^{er}, point 3°, qui renvoie à la Convention SOLAS.

Concernant l'article 36, le Conseil d'Etat considère que les autorisations émises au titre du dispositif légal actuel devraient valoir jusqu'à la date d'expiration prévue lors de leur délivrance et suggère d'ajouter une telle précision au dispositif. La commission a constaté qu'une telle précision n'est pas nécessaire, puisque ces autorisations ne sont pas limitées dans le temps.

*

Amendements

Amendement 1^{er} visant l'article 2

Libellé :

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

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

Commentaire :

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

Amendement 2 visant l'article 5

Libellé :

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

Commentaire :

A l'encontre de l'article 5, le Conseil d'Etat exprime deux observations auxquelles la commission entend faire droit.

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

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

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

Amendement 3 visant l'article 10, alinéa 3

Libellé :

« Le commissaire peut ~~demander à ce que~~ procéder ou demander à un organisme de sûreté reconnu de procéder à des vérifications supplémentaires ~~soient effectuées~~. »

Commentaire :

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

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

Amendement 4 visant l'article 17

Libellé :

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

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

Commentaire :

Par sa reformulation, la commission entend faire droit à l'avis du Conseil d'Etat qui critique la formulation défectueuse de l'article 17 qui mélange des questions de procédure et de fond. En effet, la référence aux compétences techniques est opérée dans deux parties de phrase qui se suivent et dont l'articulation est très maladroite.

Amendement 5 visant l'article 20

Libellé :

« **Art. 2019.** ~~Une fois autorisé~~ Dès l'octroi de l'autorisation, la relation de travail est établie par écrit entre le commissaire et l'organisme de sûreté reconnu. Cet accord décrit les tâches et les fonctions précises assurées par l'organisme en matière de sûreté sous la responsabilité du commissaire et pour son compte.

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

Commentaire :

Par son amendement, la commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat qui, compte tenu du commentaire joint au présent article, juge un renvoi plus explicite à un dispositif réglementaire comme utile.

La commission a eu explication que dans les faits, un seul contrat est conclu avec des dispositions en matière de sécurité et des dispositions en matière de sûreté. Cependant, la base légale du règlement du 17 mars 2016 est la directive modifiée 2009/15 qui a pour objet la sécurité. Un nouveau règlement grand-ducal sera pris pour maintenir la différenciation entre sécurité et sûreté.

Amendement 6 visant l'article 22

Libellé :

« **Art. 2220.** Un organisme de sûreté reconnu ~~qui aurait effectué ou préparé~~ refuse d'effectuer l'examen ou l'approbation d'un plan de sûreté d'un navire ou de ses amendements s'il a participé à la préparation de l'évaluation de sûreté, ou à la préparation du le plan de sûreté ou les des amendements du plan de sûreté d'un dudit navire particulier ou s'il est lié avec l'organisme de sûreté reconnu qui a élaboré ou contribué à l'élaboration du plan ~~doit refuser d'effectuer toute mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire. »~~

Commentaire :

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

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

Le Conseil d'Etat critique également que l'obligation prévue à charge de l'Etat se trouve transformée en interdiction, de nature professionnelle, imposée à l'organisme qui doit refuser une mission. Le Conseil d'Etat a du mal à suivre cette logique, étant donné que c'est l'autorité luxembourgeoise qui sollicite l'organisme de sûreté reconnu pour procéder au contrôle. Il considère, dans cette optique, que le dispositif est à omettre, étant donné qu'il revient à l'autorité luxembourgeoise de vérifier, quand elle charge les organismes de sûreté reconnus pour examiner et approuver le plan de sûreté du navire, si cet organisme n'a pas contribué à l'élaboration de ce plan.

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

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

Dans l'hypothèse où le Conseil d'Etat juge insatisfaisante la reformulation proposée, la commission propose d'omettre cette disposition.

Amendement 7 visant l'article 23

Libellé :

« **Art. 2321.** Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité ~~au commissaire~~, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et la directive modifiée 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, l'organisme habilité transmet en sus les résultats concernant l'activité de surveillance relative à la sûreté des navires battant pavillon luxembourgeois. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose de renvoyer comme suit au dispositif européen :

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

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

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

Amendement 8 visant l'article 25

Libellé :

« **Art. 2523.** (1) Le commissaire peut demander à l'organisme de sûreté reconnu qui n'aurait pas maintenu les conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à son autorisation ou qui aurait manqué à ses obligations telles qu'issues ~~des articles 21 et 22 de l'article 20~~, de prendre des mesures ~~préventives et~~ correctives, dans les délais qu'il détermine en fonction de la dangerosité des manquements et défaillances.

(2) ~~Dans les cas visés à l'article 25 au paragraphe 1^{er}, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures ~~préventives ou~~ correctives aient été adoptées. »~~

Commentaire :

L'ancien article 25 est structuré en paragraphes.

A la suite de la suppression de l'ancien article 21, le renvoi fait par le désormais premier paragraphe aux anciens articles 21 et 22 est adapté.

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

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

Amendement 9 visant l'article 26

Libellé :

« **Art. 2624.** ~~Dans les cas visés à l'article 25, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.~~

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

- 1° ~~en~~ en cas de non-respect grave ou répété des conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu ou de manquement aux obligations ~~qui lui incombent sur base des articles 21 et 22 de l'article 20~~, tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- 2° ~~en~~ en cas d'insuffisances graves ou répétées de ses performances en matière de sûreté telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- 3° ~~qui~~ qui empêche son évaluation ou y fait obstacle de manière répétée.

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

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat fait observer que l'alinéa 1^{er}, qui permet au ministre de suspendre l'autorisation de l'organisme de sûreté, est directement lié au rappel à l'ordre prévu par l'article 25. Dans un souci de clarté, il recommande de déplacer cette disposition à l'article auquel elle est liée.

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

Amendement 10 visant l'article 27

Libellé :

« **Art. 2725.** Lors des vérifications ou des contrôles, tout inspecteur est investi du pouvoir de prendre une ou plusieurs mesures prévues au présent chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004.

~~Tout inspecteur a de surcroît la faculté de donner des conseils lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté. »~~

Commentaire :

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

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

Amendement 11 visant l'article 29

Libellé :

« **Art. 2927.** (1) Tout inspecteur peut, après en avoir informé le commissaire, exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux ~~manquements~~ non-conformités constatées lors des vérifications ou contrôles.

(2) L'inspecteur vérifie la bonne exécution ~~des rectifications des anomalies détectées de la mise en conformité, en respect de ses~~ conformément aux injonctions ~~telles que~~ données en application du paragraphe 1^{er} ~~du présent article,~~ au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Commentaire :

La commission a été conquise par la critique terminologique du Conseil d'Etat.

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

Les autres modifications résultent soit des observations légistiques exprimées par le Conseil d'Etat, soit de la tentative de la commission de remédier à la lourdeur rencontrée du style rédactionnel.

Amendement 12 visant l'article 30

Libellé :

« **Art. 3028.** En cas de ~~manquement~~ d'une non-conformité grave ou de d'un danger imminent pour la sûreté du navire, le commissaire peut directement interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et ~~notamment~~ requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port ~~en vue de faire~~ afin d'immobiliser le navire.

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

Commentaire :

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

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

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

Amendement 13 visant l'article 31

Libellé :

« **Art. 3429.** En cas d'absence de réparation dans les délais impartis visés à l'article ~~2927~~, paragraphe 1^{er}, le ministre peut prononcer une amende d'ordre à l'encontre de la compagnie ou du capitaine ne pouvant dépasser ~~2-500~~ 2 500 euros. Elle doit être proportionnée à la gravité des manquements.

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

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

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

(...) »

Commentaire :

Le Conseil d'Etat se limite à paraphraser la teneur de cet article.

La commission s'est limitée à corriger les renvois.

Amendement 14 insérant un article 34 nouveau

Libellé :

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

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

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

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

Commentaire :

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

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

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

Le Conseil d'Etat souligne que les sanctions prévues par le présent dispositif visent « « toute personne » qui commet les infractions prévues. ». Il ajoute « que le code belge de la navigation est plus précis sur ce point, en ce qu'il distingue selon les situations, dans le livre IV (mise en application), titre 1er (sanctions), chapitre 2 (sanction des infractions), entre le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine ou le commandant. ».

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

* * *

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

(s.) Claude Wiseler
Président de la Chambre des Députés

TEXTE COORDONNÉ

Projet de loi

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Titre 1^{er} Chapitre I^{er} – Dispositions générales

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

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

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

- 1° ~~a~~ les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- 2° ~~b~~ les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;

3° ~~les~~ unités mobiles de forage au large.

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

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

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

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

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

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

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

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

~~Titre 2~~ Chapitre II – Vérifications, certification et visa

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

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

~~Le commissaire peut demander à ce que~~ Le commissaire peut procéder ou demander à un organisme de sûreté reconnu de procéder à des vérifications supplémentaires soient effectuées.

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

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

Art. 12. Le certificat international de sûreté est renouvelé par le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu à l'issue d'une visite de vérification de la conformité du navire au plan de sûreté qui doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance. Le certificat est renouvelé pour une période n'excédant pas ~~5~~ cinq ans à compter de la date d'expiration et hors prorogation éventuelle, suivant les articles 13 et 14 de la présente loi, du certificat existant.

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

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

Art. 15. Avant l'approbation du plan de sûreté et la visite initiale de sûreté, un certificat international de sûreté provisoire valable pour une durée de ~~6~~ six mois non renouvelable peut être délivré par le commissaire ou un organisme de sûreté reconnu dans les conditions énoncées à la section 19.4 de la partie A du ~~code~~Code ISPS et après les vérifications énoncées à la section 19.4.2.

~~Titre 3~~ **Chapitre III – Autorisation des organismes habilités en tant qu'organismes de sûreté reconnus**

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

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

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

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

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

~~**Art. 19.** L'arrêté ministériel d'autorisation est publié par extrait au Mémorial B.~~

~~**Art. 2019.** Une fois autorisé~~ Dès l'octroi de l'autorisation, la relation de travail est établie par écrit entre le commissaire et l'organisme de sûreté reconnu. Cet accord décrit les tâches et les fonctions précises assurées par l'organisme en matière de sûreté sous la responsabilité du commissaire et pour son compte.

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

~~Art. 21. Pendant toute la période de son autorisation, l'organisme de sûreté reconnu doit continuer à respecter les exigences en matière de compétence, de qualité et d'indépendance.~~

Art. 2220. Un organisme de sûreté reconnu qui aurait effectué ou préparé refuse d'effectuer l'examen ou l'approbation d'un plan de sûreté d'un navire ou de ses amendements s'il a participé à la préparation de l'évaluation de sûreté, ou à la préparation du le plan de sûreté ou les des amendements du plan de sûreté d'un dudit navire particulier ou s'il est lié avec l'organisme de sûreté reconnu qui a élaboré ou contribué à l'élaboration du plan doit refuser d'effectuer toute mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire.

Art. 2321. Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité au commissaire, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et la directive modifiée 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, l'organisme habilité transmet en sus les résultats concernant l'activité de surveillance relative à la sûreté des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 2422. Le commissaire évalue les organismes de sûreté reconnus périodiquement pour vérifier qu'ils s'acquittent, de manière satisfaisante, des obligations contractuelles qui leur incombent en matière de sûreté.

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

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

Art. 2523. (1) Le commissaire peut demander à l'organisme de sûreté reconnu qui n'aurait pas maintenu les conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à son autorisation ou qui aurait manqué à ses obligations telles qu'issues des articles 21 et 22 de l'article 20, de prendre des mesures préventives et correctives, dans les délais qu'il détermine en fonction de la dangerosité des manquements et défaillances.

(2) Dans les cas visés à l'article 25 au paragraphe 1^{er}, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.

Art. 2624. ~~Dans les cas visés à l'article 25, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.~~

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

- 1° ~~a-~~ en cas de non-respect grave ou répété des conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu ou de manquement aux obligations ~~qui lui incombent sur base des articles 21 et 22 de l'article 20~~, tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- 2° ~~b-~~ en cas d'insuffisances graves ou répétées de ses performances en matière de sûreté telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- 3° ~~c-~~ qui empêche son évaluation ou y fait obstacle de manière répétée.

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

~~Titre 4~~ Chapitre IV – Mesures administratives~~.~~

Art. 2725. Lors des vérifications ou des contrôles, tout inspecteur est investi du pouvoir de prendre une ou plusieurs mesures prévues au présent chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la ~~«~~Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions ~~obligatoires~~ de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004.

~~Tout inspecteur a de surcroît la faculté de donner des conseils lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté.~~

Art. 2826. Les compagnies tiennent à la disposition des inspecteurs tous les renseignements et justifications en matière de sûreté propres à l'accomplissement de leur mission.

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

Art. 2927. (1) Tout inspecteur peut, après en avoir informé le commissaire, exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux ~~manquements~~ non-conformités constatées lors des vérifications ou contrôles.

(2) L'inspecteur vérifie la bonne exécution ~~des rectifications des anomalies détectées de la mise en conformité, en respect de ses~~ conformément aux injonctions ~~telles que~~ données en application du paragraphe 1^{er} ~~du présent article~~, au plus tard à l'échéance du délai imparti.

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

Art. ~~3028~~. En cas de ~~manquement~~ d'une non-conformité grave ou de ~~d'un~~ danger imminent pour la sûreté du navire, le commissaire peut directement interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et ~~notamment~~ requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port ~~en vue de faire~~ afin d'immobiliser le navire.

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

~~Titre 5~~ Chapitre V – Sanctions administratives

Art. ~~3429~~. En cas d'absence de réparation dans les délais impartis visés à l'article ~~2927~~, paragraphe 1^{er}, le ministre peut prononcer une amende d'ordre à l'encontre de la compagnie ou du capitaine ne pouvant dépasser ~~2 500~~ 2 500 euros. Elle doit être proportionnée à la gravité des manquements.

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

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

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

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

Art. ~~3230~~. Le commissaire retire le certificat international de sûreté du navire si les mesures correctives ne sont toujours pas prises dans le nouveau délai visé à l'article ~~2927~~, paragraphe 3.

~~Titre 6~~ Chapitre VI - Sanctions pénales

Art. ~~3331~~. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de ~~2 500~~ 2 500 à ~~400 000~~ 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans son certificat international de sûreté ou avec un certificat international de sûreté non valide en contravention avec les articles 11 et suivants.

(2) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de ~~2 500~~ 2 500 à ~~400 000~~ 100 000 euros, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans qu'il n'ait à son bord le plan de sûreté visé à l'article 8.

Art. ~~3432~~. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à ~~25 000~~ 25 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui n'aurait pas informé le commissaire conformément à l'article 5.

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

Art. ~~3533~~. Est punie de la peine prévue à l'article 458 du Code pénal, toute personne dépositaire par état ou par profession, d'informations confidentielles au sens ~~de l'article 4.4~~ de la partie B, paragraphe 4.1, du ~~code~~Code ISPS qui, hors les cas où la loi l'oblige à faire connaître ces informations, les auront révélés.

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

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

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

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

~~Chapitre VII~~ – Dispositions transitoires

Art. 3635. Tout organisme de sûreté, ~~quel que~~ quel que soit le lieu où il se trouve établi, qui à la date d'entrée en vigueur de la présente loi a déjà été autorisé est considéré comme étant un organisme de sûreté reconnu, et ce sans avoir à demander une nouvelle autorisation.

*