

Projet de règlement grand-ducal

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, et modifiant le règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE

Avis du Conseil d'État

(23 février 2016)

Par dépêche du 29 septembre 2015, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de règlement grand-ducal sous rubrique dont le texte a été préparé par le ministre de l'Économie.

Le projet de règlement grand-ducal proprement dit était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un tableau de correspondance entre, d'une part, la directive d'exécution 2014/111/UE de la Commission du 17 décembre 2014 modifiant la directive 2009/15/CE en ce qui concerne l'adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI), de certains codes et des amendements y afférents apportés à certains protocoles et conventions et les dispositions afférentes du projet de règlement grand-ducal sous avis, ainsi que, d'autre part, le rectificatif à la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE et la disposition afférente du projet de règlement grand-ducal sous avis, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que du texte des directives précitées.

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches respectivement du 22 octobre 2015 et du 2 novembre 2015.

Considérations générales

Le projet de règlement grand-ducal sous avis vise en premier lieu à transposer en droit national la directive d'exécution 2014/111/UE. Il intègre par ailleurs à la législation nationale le rectificatif à la directive 2013/30/UE.

Les auteurs du projet de règlement grand-ducal profitent de l'occasion pour remplacer, dans son intégralité, le règlement grand-ducal modifié du 8

septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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, texte qui régit à l'heure actuelle la matière sous revue, à savoir l'établissement de règles communes pour les organismes habilités à effectuer des visites et des inspections des navires tombant dans le champ d'application de la réglementation, et plus précisément la définition des relations entre le ministre du ressort, le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes et les organismes habilités.

À noter dans le présent contexte que la matière couverte par la directive 94/57/CE, transposée en 1997 par le règlement grand-ducal précité du 8 septembre 1997, a été revisitée une première fois en 2001 à travers la directive 2001/105/CE, directive qui à son tour a été transposée en droit luxembourgeois par le règlement grand-ducal du 19 janvier 2004 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil 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. La matière a été ensuite répartie en 2009 entre deux nouveaux textes, à savoir le 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 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. Cette dernière directive a été intégrée à l'ordre juridique luxembourgeois par le biais du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 portant modification du règlement grand-ducal précité du 8 septembre 1997. À l'occasion de l'évacuation de ce dernier règlement grand-ducal, l'urgence a été invoquée.

Le Conseil d'État note que la directive 2014/111/UE qu'il est proposé de transposer constitue une directive d'exécution qui ne modifie la directive 2009/15/CE que sur un seul point, à savoir celui de la définition du terme de « conventions internationales ». Cette précision est devenue nécessaire, alors que la Commission européenne a constaté, au terme d'une évaluation, que certains éléments des codes connexes aux conventions de l'Organisation maritime internationale, qui, comme les conventions en question sont automatiquement incorporés dans le droit de l'Union européenne au moment où ils entrent en vigueur au niveau international, étaient incompatibles avec la directive 2009/15/CE et qu'il était dès lors nécessaire de les exclure du champ d'application de cette directive. La reformulation de la définition du terme de « conventions internationales » poursuit ce but.

À cette modification, somme toute très limitée du dispositif actuellement en place, s'ajoutent un certain nombre d'adaptations ponctuelles que les auteurs du projet de règlement grand-ducal opèrent à l'endroit du règlement grand-ducal précité du 8 septembre 1997 qu'il est prévu de remplacer. Enfin, une disposition concernant les droits et obligations d'inspection du Luxembourg en qualité d'État du port est retirée du texte vu qu'il s'est avéré que dans la pratique, et dans le contexte de la réglementation sous revue, le Luxembourg n'exerce aucune fonction de port maritime.

Observation préliminaire du texte en projet

Préambule

En 1997, les auteurs de la transposition de la directive 94/57/CE invoquèrent une double base pour ce faire, à savoir la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution de la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports et la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Dans son avis relatif au texte qui allait devenir le règlement grand-ducal précité du 19 janvier 2004, le Conseil d'État estima que la loi précitée du 9 novembre 1990 était suffisante en tant que base légale et qu'au préambule la référence à la loi précitée du 9 août 1971 pouvait être supprimée. Le Conseil d'État fut suivi dans son avis de sorte qu'à partir de ce moment-là, la transposition des directives intervenant dans le domaine sous revue a toujours été effectuée par rapport à la loi précitée du 9 novembre 1990. Tel est également le cas en l'occurrence. Comme toutefois la loi du 9 novembre 1990 n'est pas visée dans tous ses éléments, le Conseil d'État suggère de spécifier les articles qui serviront en l'occurrence de base légale en employant la formule « Vu la loi ..., et notamment ses articles ... ». Pourraient ainsi servir de référence les articles 2, 65, 67 et 68 de la loi précitée du 9 novembre 1990.

Examen des articles

Article 1^{er}

L'article 1^{er} reprend les définitions d'un certain nombre de termes qui en toute logique devraient revenir plusieurs fois dans la suite du texte, le procédé employé devant permettre d'alléger le texte et d'en faciliter la lecture.

Tel n'est cependant pas le cas de la première définition, en l'occurrence celle du terme de « Directive » entendu comme se référant à la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes en sa dernière version en vigueur. Contrairement aux premières versions du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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, le projet de règlement grand-ducal sous revue, qui abroge le règlement grand-ducal modifié précité, ne fait plus référence qu'une seule fois, dans la suite du dispositif, à la directive qui se trouve à sa base et cela à un endroit du texte où le renvoi peut prêter à confusion (voir ci-après les observations du Conseil d'État à l'endroit de l'article 7 du projet de règlement grand-ducal sous revue). Le Conseil d'État propose dès lors d'omettre la définition du terme « Directive » au niveau de l'article 1^{er} et de se référer explicitement à la directive 2009/15/CE à l'article 7 du projet de règlement grand-ducal.

La nouvelle définition de la notion de « Conventions internationales » couvre la transposition de la directive d'exécution 2014/111/UE de la Commission du 17 décembre 2014 modifiant la directive 2009/15/CE en ce qui concerne l'adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI), de certains codes et des amendements y afférents apportés à certains protocoles et conventions. Le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler à ce sujet.

Enfin, et toujours concernant l'article 1^{er}, le Conseil d'État attire l'attention des auteurs du projet sur la référence à un alinéa 7 qui figure dans la définition du terme de « Contrôle ». Cette référence est reprise de versions antérieures du texte où les définitions n'étaient pas référencées par des lettres minuscules, mais figuraient à l'article 1^{er} comme de simples alinéas non introduits par un signe distinctif. Le Conseil d'État propose pour sa part de référencer les définitions par des chiffres arabes et de se référer au niveau de la définition du terme de « Contrôle » au point 6 (et non 7 comme le fait de façon erronée le texte du projet de règlement grand-ducal), respectivement point 5 si le Conseil d'État est suivi dans ses observations concernant la définition du terme de « Directive », de l'article 1^{er} qui donne la définition de la notion d'« Organisme ».

Article 2

Sans observation.

Article 3

D'après l'alinéa 1^{er} de l'article 3, le ministre ne peut, en principe, pas refuser d'habiliter un organisme agréé situé dans l'Union européenne à effectuer les tâches telles qu'elles sont définies à l'article 2 du règlement. En plus du libellé juridiquement imprécis de cette disposition, le Conseil d'État constate encore que le texte de la directive 2009/15/CE qui est transposé en l'occurrence, ajoute un certain nombre de réserves qui font référence au paragraphe 2 de l'article 4, ainsi qu'aux articles 5 et 9 de la directive, réserves qui ne sont pas reprises par le règlement de transposition. Il reste, et cela devient particulièrement clair à la lecture des alinéas 2 et 3 de l'article sous revue, aux termes desquels le ministre peut restreindre le nombre des organismes qu'il habilite à effectuer l'inspection et les visites de navires ou à exiger d'un pays tiers la réciprocité de traitement en la matière, qu'on touche en l'occurrence à la liberté de commerce protégée par l'article 11(6) de la Constitution et aux éventuelles restrictions à son endroit. Comme il s'agit dès lors d'une matière réservée à la loi, les restrictions en question ne peuvent être définies, d'après l'article 32(3) de la Constitution, qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi. Ce cadrage normatif peut certes également résulter, mais à titre complémentaire, d'une norme européenne. En l'occurrence, la directive prévoit bien la mesure incriminée, sans toutefois l'explicitier. Comme la loi précitée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois, qui sert de fondement au projet de règlement grand-ducal sous revue, reste muette au sujet d'éventuelles restrictions concernant l'habilitation des organismes de contrôle, des doutes quant à une base légale appropriée sont permis. Le Conseil d'État avait d'ailleurs déjà fait valoir ces mêmes réticences dans son avis du 11 novembre 2003 concernant le texte qui allait devenir le règlement grand-ducal précité du 19 janvier 2004. Par voie de

conséquence, le Conseil d'État propose de supprimer les alinéas 2 et 3 de l'article 3. Une transposition des dispositions afférentes devra se faire par la voie législative pour être à l'abri de toute critique.

Articles 4 et 5

Sans observation.

Article 6

L'article 6 règle la façon dont le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes assure la surveillance des organismes qui sont habilités à effectuer les inspections et les visites des navires.

D'après l'alinéa 2, *« cette surveillance est assurée sur une base bisannuelle et un rapport est communiqué par le ministre aux autres États membres de l'Union européenne et à la Commission européenne concernant les résultats de cette surveillance »*. Toujours au terme de l'alinéa 2, la transmission du rapport devrait se faire *« au plus tard le 31 mars de l'année au cours de laquelle la surveillance a été réalisée »*. Comme la Chambre de commerce dans son avis du 2 octobre 2015, le Conseil d'État relève le caractère incohérent de cette disposition qui cantonnerait les contrôles aux trois premiers mois de l'année et demande à ce qu'elle soit complétée pour lui donner un sens. L'alinéa 2 sous revue devrait se lire comme suit :

« Cette surveillance est assurée sur une base bisannuelle et un rapport est communiqué par le ministre aux autres États membres de l'Union européenne et à la Commission européenne concernant les résultats de cette surveillance au plus tard le 31 mars de l'année suivant celle au cours de laquelle la surveillance a été réalisée. »

Article 7

À l'alinéa 2, il y aurait lieu de renvoyer en principe au texte national de transposition de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques. Pour des raisons que le Conseil d'État ignore, cette transposition n'a cependant pas été faite.

Le Conseil d'État s'interroge ensuite sur la substance du renvoi au même alinéa 2 de l'article 7 à *« la procédure prévue à l'article 6 paragraphe 2 de la directive »*, procédure qui permettrait aux autres États membres de l'Union européenne et à la Commission européenne de s'opposer à certaines mesures prises par les autorités luxembourgeoises en matière d'exigences techniques à l'endroit des navires battant pavillon luxembourgeois. Ce renvoi se situe en effet directement dans le sillage d'une référence à une autre procédure définie dans la directive 98/34/CE que les autorités luxembourgeoises doivent suivre lorsqu'elles recourent à des règles *« considérées équivalentes à celles des organismes agréés »*. Cette inclusion des deux références dans une même phrase, la façon dont la phrase est construite et le contexte pourraient laisser croire qu'il est renvoyé dans les deux cas à la même directive, à savoir la directive 98/34/CE. L'article 6, paragraphe 2, de cette directive prévoit que *« [l]a Commission présente au comité un rapport sur la mise en œuvre et l'application des procédures visées dans la présente directive et des propositions visant l'élimination des entraves aux échanges existantes ou prévisibles »*. À noter

que ce comité a été créé pour assister la Commission européenne dans l'examen des projets de normes nationales et pour coopérer à ses efforts pour en atténuer les inconvénients éventuels sur la libre circulation des produits. Un renvoi à ce dispositif ne semble guère faire de sens en l'occurrence.

Une relecture du texte qui est censé avoir été transposé à travers l'article 7 sous avis, à savoir celui de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, montre qu'en fait la directive fait référence à son propre article 6, paragraphe 2, disposition qui à son tour renvoie aux articles 5, 7 et 8 de la décision du Conseil 1999/468/CE fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, dispositions qui renseignent les procédures applicables.

En conclusion sur ce point, le Conseil d'État propose dès lors de remplacer la formulation un peu malencontreuse de l'article 7, alinéa 2, et de renvoyer explicitement à la directive 2009/15/CE dont question ci-dessus.

Article 8

Cet article prévoit que les infractions à l'article 7, aux termes duquel tout navire battant pavillon luxembourgeois doit être conçu, construit, équipé et entretenu conformément aux exigences concernant la coque, les machines, les installations électriques et les dispositifs de commande établies par un organisme agréé, sont punies des peines prévues à l'article 126 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois. Le texte incriminé précise encore qu'il s'agit en l'occurrence d'infractions à la sécurité de la navigation.

Cette disposition donne lieu de la part du Conseil d'État aux observations suivantes :

Le Conseil d'État constate tout d'abord que le texte a subi, par rapport à la version actuellement en vigueur, un toilettage quelque peu tardif, des références à des dispositions supprimées lors de la dernière modification du texte par un règlement grand-ducal du 16 mars 2012 étant seulement maintenant retirées du texte sous avis.

Ensuite, le texte de l'article 8 sous revue, lu en tant que disposition autonome mais également en conjonction avec celui de l'article 126 de la loi précitée du 9 novembre 1990, tel qu'il est repris des versions antérieures de la réglementation, pourrait prêter le flanc à la critique au regard de l'article 14 de la Constitution¹, article qui consacre le principe de la légalité des incriminations et des peines et érige la détermination des infractions et la fixation des peines en matière réservée à la loi, et en raison de son manque de précision.

Tel est tout d'abord le cas pour le renvoi, on ne pourrait plus général, aux dispositions de l'article 7 du texte sous revue concernant la conception,

¹ **Art.14.** *Nulle peine ne peut être établie ni appliquée qu'en vertu de la loi.*

la construction, l'équipement et l'entretien des navires battant pavillon luxembourgeois en vue de la détermination de l'infraction, renvoi qui ne saurait suffire aux prescriptions de l'article 14 de la Constitution et à l'indispensable précision des incriminations. Le Conseil d'État reviendra dans la suite du présent avis, sous un autre angle, à cet aspect du dispositif mis en place.

Par ailleurs, la lecture combinée des articles 7 et 8 du projet de règlement grand-ducal et de l'article 126 de la loi précitée du 9 novembre 1990 auquel fait référence l'article 8, permet de mettre en évidence des insuffisances supplémentaires du dispositif qui est supposé constituer le soubassement d'infractions dans un domaine particulièrement sensible.

L'article 126 de la loi précitée du 9 novembre 1990 se lit comme suit :

« Les infractions aux articles 92 à 96 et 98 à 101 ainsi qu'aux dispositions relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires, prévues aux conventions mentionnées au titre 3 et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application, sont punies d'une amende de 251 euros à 15.000 euros. Est puni des mêmes peines l'armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions susindiquées. Les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le titre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales. »

Le Conseil d'État note tout d'abord que les dispositions de l'article 126, et particulièrement sa troisième phrase qui couvre le domaine sous revue, ouvrent la possibilité de définir des infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation au pouvoir réglementaire, et cela plus précisément à travers des règlements pris en exécution du titre 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990, titre qui est consacré aux conditions de sécurité, et des conventions y mentionnées. C'est dans cette voie que les auteurs du projet de règlement grand-ducal s'engagent lorsqu'ils érigent en infraction la non observation des exigences techniques établies par un organisme agréé concernant les navires et leur équipement.

Les articles 14 et 32(3) de la Constitution² s'opposent cependant à ce que le législateur confie au pouvoir réglementaire, sans autres conditions et sans fixer un cadre strict, la tâche de fixer les éléments constitutifs d'une infraction.

Un règlement grand-ducal ne peut ainsi ériger des faits ou des comportements à l'encontre de ses prescriptions en infraction que si la loi sur laquelle il se fonde fournit le cadrage normatif essentiel prescrit par l'article 32(3) de la Constitution pour rendre possible cette configuration des pouvoirs.³ En d'autres termes, il est indispensable que la loi contienne des ordres ou des interdictions suffisamment clairs pour ce faire. Il ne suffira pas qu'elle fixe, comme en l'occurrence, les peines destinées à s'appliquer.

² **Art. 32(3).** Dans les matières réservées à la loi par la Constitution, le Grand-Duc ne peut prendre des règlements et arrêtés qu'aux fins, dans les conditions et suivant les modalités spécifiées par la loi.

³ Cour constitutionnelle, arrêts du 29 novembre 2013, n° 108/13 (Mém. A n° 217 du 13 décembre 2013, p. 3886) et 20 mars 2015, n° 117/15 (Mém. A n° 56 du 26 mars 2015, p. 1098).

L'article 126 n'est dès lors pas suffisant pour fournir le cadrage normatif essentiel requis.

En ce qui concerne les autres dispositions de la loi précitée du 9 novembre 1990 qui peuvent entrer en ligne de compte pour fonder un cadrage normatif suffisant, à savoir celles du titre 2 de la loi en question auxquelles l'article 126 renvoie, on notera le caractère très général du renvoi qui tranche avec la précision des renvois en relation par exemple avec les conditions de travail des marins également visées à l'article 126. Par ailleurs, toutes les dispositions contenues dans le titre 2 ne sont pas susceptibles de fournir matière à la commission d'une infraction.

La disposition clé de la loi précitée du 9 novembre 1990 qui a trait aux exigences techniques en relation avec les navires figure à l'article 64 du titre 2 de la loi et est formulée comme suit :

« Pour autant que les conventions internationales en vigueur dûment ratifiées par le Luxembourg relatives aux conditions de sécurité des navires n'y pourvoient pas, un ou plusieurs règlements grand-ducaux déterminent les normes relatives à la sécurité des navires en fonction du service et de la navigation auxquels ils sont destinés (...). »

Suit une énumération des éléments à prendre en compte, dont notamment la construction et l'état d'entretien de la coque.

Or, les règlements grand-ducaux en question ne semblent jamais avoir été pris. Par contre, c'est le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes qui a pris le relais en édictant un ensemble de règles qui sont censées, au terme des explications qu'on peut trouver sur le site Internet du Commissariat aux affaires maritimes, compléter les dispositions de la loi précitée du 9 novembre 1990 sans qu'*a priori* les pouvoirs ainsi exercés ne trouvent un fondement juridique dans la loi en question, et plus précisément dans les missions du commissaire telles qu'elles sont énumérées à l'article 2 de la loi. L'ensemble du soubassement normatif qui se dégage de ces textes, à savoir les articles 2, 64 et 126 de la loi précitée du 9 novembre 1990, est dès lors insuffisant pour former le cadrage normatif essentiel nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'article 32(3) de la Constitution.

En conclusion sur ce point, le Conseil d'État estime que ni la loi précitée du 9 novembre 1990, ni *a priori*, et compte tenu du champ qu'elles couvrent, les conventions internationales énumérées en introduction au titre 2 de la loi précitée du 9 novembre 1990 ou encore les normes de droit européen qui auraient pu servir de complément à la configuration d'un cadrage normatif essentiel pour les dispositions pénales du règlement grand-ducal en projet, ne semblent pouvoir servir de base à la démarche proposée par les auteurs du texte. Le Conseil d'État suggère dès lors de supprimer l'article 8 du projet de règlement grand-ducal et de revoir le cas échéant l'ensemble du dispositif de sanction des infractions à la loi précitée du 9 novembre 1990 afin de disposer d'un instrument répondant aux critères de sécurité juridique et notamment de précision normative suffisante.

Article 9

Étant donné que les références sont dynamiques, c'est-à-dire modifiées ou remplacées de manière implicite du fait même de l'entrée en vigueur du

nouvel acte modifiant ou remplaçant la disposition à laquelle il est fait référence, l'alinéa 2 de l'article sous examen est à supprimer comme étant superfétatoire.

Article 10

L'article 10 modifie le règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE. La disposition en question couvre l'intégration dans l'ordre juridique luxembourgeois d'un rectificatif à la directive 2013/30/UE et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

Article 11

En vertu du principe général du droit que constitue la non-rétroactivité des actes administratifs, le règlement grand-ducal en projet ne peut en principe disposer que pour l'avenir. D'après les auteurs du projet de règlement grand-ducal, une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2016, date d'expiration du délai pour la transposition de la directive 2014/111/UE, serait indiquée pour ne pas créer des disparités avec les autres États membres. Le Conseil d'État estime pour sa part que cette disparité temporaire ne devrait guère avoir d'impact, et cela compte tenu de la nature et de la portée des modifications apportées à la réglementation actuellement en vigueur. Le régime commun d'entrée en vigueur devrait dès lors pouvoir s'appliquer sans nuire aux exigences de la sécurité juridique. L'article sous examen est donc à supprimer.

Article 12

Sans observation.

Observations d'ordre légistique

Intitulé

Étant donné que l'intitulé d'un acte est censé dresser l'inventaire des actes qu'il modifie ou abroge, et pour des raisons dès lors essentiellement de clarté juridique, le Conseil d'État propose d'ajouter dans l'intitulé l'acte à abroger. Chaque acte référé est encore à faire précéder d'un chiffre cardinal arabe. L'intitulé sera donc à libeller comme suit :

« Projet de règlement grand-ducal 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 et portant

1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE ;
2. abrogation du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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. »

Préambule

Au troisième visa, il convient de supprimer *in fine* « , publié au journal officiel de l'Union européenne L 108/8 le 28 avril 2015 ».

Article 1^{er}

Au point g), lors du premier renvoi au règlement (CE) n° 391/2009, il convient d'y renvoyer en utilisant son intitulé complet pour écrire « 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 ».

Article 4

À l'alinéa 2, il convient d'écrire « la loi modifiée du 9 novembre 1990 ... ».

Article 8

Le terme « Loi » est à écrire avec une lettre initiale minuscule.

Article 9

L'alinéa 1^{er} abroge le règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE 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. Le Conseil d'État propose de placer cette disposition dans un article à part à la suite de l'ensemble des dispositions modificatives et avant les dispositions sur la mise en vigueur et les formules exécutoire et de publication.

Il convient ensuite d'insérer à l'alinéa 1^{er} l'adjectif « modifié » derrière « règlement grand-ducal ». Les termes « tel qu'il a été modifié par la suite » sont à supprimer.

À l'alinéa 2, que le Conseil d'État propose de supprimer (voir à ce sujet les remarques formulées à l'endroit de l'article 9 au niveau du « Commentaire des articles »), il conviendrait encore d'écrire correctement « les activités pertinentes ».

Article 10

Dans la phrase introductive de l'article sous examen, il y a lieu d'écrire : « Le paragraphe 3, c) de ... est modifié ... ».

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 février 2016.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

La Présidente,

s. Viviane Ecker